

令和4年9月27日  
鹿児島県公報別冊

令和3～4年度

# 行政監査報告書

「公用車の管理及び安全対策について」

鹿児島県監査委員



# 目 次

第1	行政監査の趣旨	1
第2	行政監査の概要	
1	監査のテーマ	1
2	監査の目的	1
3	監査の着眼点	1
4	監査の対象	1
第3	監査の結果	
1	公用車の保有状況及び使用状況について	
(1)	公用車の保有状況	4
(2)	トランスミッション別の保有状況	5
(3)	公用車の経過年数	6
(4)	公用車の年間走行距離	6
(5)	公用車の総走行距離	7
(6)	公用車の稼働状況	7
(7)	公用車の稼働率が低い理由及び今後の取扱い	8
2	公用車の配置及び更新等について	
(1)	公用車の配置状況	8
(2)	公用車の更新状況	11
(3)	私有車の公務使用	12
3	公用車の運行管理について	
(1)	安全運転管理者の選任	13
(2)	副安全運転管理者の選任	13
(3)	整備管理者の選任	13
(4)	安全運転管理者等・整備管理者選任報告書の提出	14
(5)	事務処理のデジタル化	14
4	公用車の点検及び整備について	
(1)	定期点検の状況	14
(2)	公用車の整備(修理)状況	15
5	公用車の安全対策について	
(1)	交通事故の発生状況	16
(2)	交通事故防止のための取組	17
(3)	公用車の任意保険の付保について	18
第4	監査意見	
1	全体の評価	19
2	意見・要望等	
(1)	公用車の効率的な使用について	19
(2)	公用車の適切な配置及び計画的な更新等について	19
(3)	公用車の運行管理体制について	20
(4)	公用車の点検及び整備について	20
(5)	公用車の安全対策について	21
	【参考資料】	22



## 第1 行政監査の趣旨

行政監査は、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、監査委員が行う監査である。

県の事務事業の中から特定の対象を選定し、その事務事業について、①法令の定めるところに従って行われているか、②県民の福祉の増進に寄与しているか、③最小の経費で最大の効果を挙げているか、などの観点から監査を実施している。

## 第2 行政監査の概要

### 1 監査のテーマ

公用車の管理及び安全対策について

### 2 監査の目的

本庁及び出先機関には、公務を迅速かつ効率的に遂行するため、多数の公用車が配置され、維持管理及び購入等に多額の経費を要している。

また、公用車使用時の交通事故や物品事故が毎年度相当数発生しており、修理費等の県負担も生じている。

厳しい財政事情や公用車を使用する職員の安全、県民からの信頼性の確保の観点から、公用車が効率的に使用され、また、その管理及び安全対策等が適正に行われることは重要であることから、公用車の適切な管理、効率的な使用及び適切な配置・更新並びに適正な安全対策等について検証し、今後の行政事務の改善に資することを目的に監査を実施した。

### 3 監査の着眼点

- (1) 公用車が効率的に使用されているか。
- (2) 公用車の適切な配置・更新がなされているか。
- (3) 公用車の運行管理が適正に行われているか。
- (4) 公用車の点検や整備等が適正に行われているか。
- (5) 公用車の安全対策が適正に行われているか。

### 4 監査の対象

#### (1) 監査対象公用車

令和3年10月1日現在において県が所有又は借り上げた公用車のうち、普通乗用自動車、小型乗用自動車、小型貨物自動車、軽四輪乗用自動車及び軽四輪貨物自動車であるもの（普通貨物自動車、乗合自動車及び特殊自動車等を除く）を監査の対象とした。

なお、上記車両のうち、次のア及びイに該当するものは除くこととした。

- ア 令和3年4月1日以降に納車（使用開始）された車両
- イ 他の団体に貸し付けている車両

(2) 監査基準日

令和3年10月1日

(3) 監査対象機関

知事部局，各種委員会（県立学校及び公安委員会を除く）及び地方公営企業の計205機関を対象に実施した。

(単位：機関)

部 局 名	本庁	出先機関	合計
総務部	11	4	15
うち男女共同参画局	3	2	5
総合政策部	7		7
観光・文化スポーツ部	5	3	8
環境林務部	7	2	9
くらし保健福祉部	11	17	28
商工労働水産部	7	8	15
農 政 部	8	18	26
土 木 部	8		8
危機管理防災局	4	2	6
国体・全国障害者スポーツ大会局	5		5
出 納 局	2		2
本庁・本庁直属出先機関計 ①	75	54	129
鹿児島地域振興局		4	4
南薩地域振興局		5	5
北薩地域振興局		6	6
始良・伊佐地域振興局		5	5
大隅地域振興局		7	7
熊毛支庁		5	5
大島支庁		9	9
地域振興局・支庁計 ②	0	41	41
知事部局計 ③=①+②	75	95	170
各種委員会 ④	12	16	28
地方公営企業 ⑤	2	5	7
合 計 ⑥=③+④+⑤	89	116	205

※) 監査を実施した機関数は財務監査を実施する機関数と同じ。

(4) 職員監査

監査対象機関205機関の中から，①公用車を多く保有している，②走行距離や経過年数の長い公用車を多く保有している，③稼働率の低い公用車を保有している，④過去3年間の事故発生状況，⑤公用車をリースにより導入している，などの観点から，次のとおり9部局19機関を選定した。

また，人事課行政管理室及び財政課に対しては，公用車に係る安全対策や予算確保の観点から聞き取り調査を実施した。

番号	部 局 等	部 課 等	実施年月日
1	環境林務部	森づくり推進課 <sup>※)</sup>	令和4年1月31日
2	商工労働水産部	水産振興課	令和4年2月15日
3	出納局	管財課 <sup>※)</sup>	令和4年2月14日
4	環境林務部	森林技術総合センター	令和4年3月11日
5	くらし保健福祉部	中央児童相談所	令和4年3月11日
6	農政部	農業開発総合センター <sup>※)</sup>	令和4年3月11日
7	農政部	曾於家畜保健衛生所	令和4年1月25日
8	農政部	肝属家畜保健衛生所	令和4年1月25日
9	北薩地域振興局	総務企画部	令和4年3月9日
10	北薩地域振興局	保健福祉環境部	令和4年3月9日
11	北薩地域振興局	農林水産部	令和4年3月9日
12	北薩地域振興局	建設部	令和4年3月9日
13	始良・伊佐地域振興局	総務企画部 <sup>※)</sup>	令和4年3月8日
14	始良・伊佐地域振興局	保健福祉環境部	令和4年3月8日
15	始良・伊佐地域振興局	農林水産部 <sup>※)</sup>	令和4年3月8日
16	始良・伊佐地域振興局	建設部 <sup>※)</sup>	令和4年3月8日
17	大島支庁	徳之島事務所	書面監査
18	教育委員会	北薩教育事務所	令和4年3月9日
19	教育委員会	始良・伊佐教育事務所	令和4年3月8日

※) 委員監査実施機関

#### (5) 委員監査

職員監査を実施した19機関から、更に状況を確認する必要があると思われる6機関を選定し実施した。

番号	部 局 等	部 課 等	実施年月日
1	環境林務部	森づくり推進課	令和4年5月31日
2	出納局	管財課	令和4年5月31日
3	農政部	農業開発総合センター	令和4年5月16日
4	始良・伊佐地域振興局	総務企画部	令和4年5月24日
5	始良・伊佐地域振興局	農林水産部	令和4年5月24日
6	始良・伊佐地域振興局	建設部	令和4年5月24日

### 第3 監査の結果

#### 1 公用車の保有状況及び使用状況について

##### (1) 公用車の保有状況

【表1-1】 車種別の保有状況（令和3年10月1日現在。他団体貸付は除いた台数）

(単位：台)

部 局 名	本 庁					出 先 機 関					合 計 ③=①+②	う ち リ ー ス 車 両	
	普通		小型		軽四輪	普通		小型		軽四輪			
	乗用	貨物	乗用	貨物		乗用	貨物	乗用	貨物				
総務部		1	1			2	1				1	3	
うち男女共同参画局		1	1			2					0	2	
総合政策部						0					0	0	
観光・文化スポーツ部						0			1		1	1	
環境林務部	7		2	2		11	1	2	4		1	8	19
くらし保健福祉部	1		1			2	3	4	14	1		22	24
商工労働水産部	1		4			5	2	2	12		1	17	22
農 政 部		1	2			3	5	9	78	1	41	134	137
土 木 部						0					0	0	
危機管理防災局	1					1		2	2		2	6	7
国体・全国障害者スポーツ大会局	6	2				8					0	8	
出 納 局	15	12	1			28					0	28	1
本庁・本庁直属出先機関計 ①	31	16	11	2	0	60	12	19	111	2	45	189	249
鹿児島地域振興局						0	9	5	64	1	2	81	81
南薩地域振興局						0	4	4	52	4	15	79	79
北薩地域振興局						0	8	3	73	6	15	105	105
始良・伊佐地域振興局						0	7	6	57	7	9	86	86
大隅地域振興局						0	14	7	89	2	28	140	140
熊毛支庁						0	11	8	34	3	7	63	63
大島支庁						0	14	8	67	7	35	131	131
地域振興局・支庁計 ②	0	0	0	0	0	0	67	41	436	30	111	685	685
知事部局計 ③=①+②	31	16	11	2	0	60	79	60	547	32	156	874	934
各種委員会 ④						0	1	3	19		3	26	26
地方公営企業 ⑤		1	1		1	3		5	1	3	1	10	13
合 計 ⑥=③+④+⑤	31	17	12	2	1	63	80	68	567	35	160	910	973

普 通：普通乗用自動車

小 型：小型乗用自動車及び小型貨物自動車

軽四輪：軽四輪乗用自動車及び軽四輪貨物自動車

- 令和3年10月1日現在，県が使用する公用車は，【表1-1】のとおり，計973台（本庁63台，出先機関910台）であり，うち通年契約しているリース車両等は12台である。
- 部局別では，農政部が本庁及び出先機関あわせて137台，出先機関では大隅地域振興局が140台と最も多く，次いで大島支庁が131台，北薩地域振興局が105台保有している。
- リース車両は本庁の公用車として1台使用しているほか，5家畜保健衛生所の家畜防疫指導のためのレンタカー（7台）等，合計12台が導入されている。
- 車種別では，小型貨物自動車が最も多く579台（本庁12台，出先機関567台，59.5%），次いで軽四輪貨物自動車が161台（本庁1台，出先機関160台，16.5%），普通乗用自動車の111台（本庁31台，出先機関80台，11.4%）などとなっている。



【表1-2】 使用状況別保有状況（令和3年10月1日現在：県使用・貸付車両台数）

（単位：台）

部 局 名	本 庁			出 先 機 関			合 計 ③=①+②
	県使用	貸付	計①	県使用	貸付	計②	
総務部	2		2	1		1	3
うち男女共同参画局	2		2			0	2
総合政策部			0			0	0
観光・文化スポーツ部			0	1		1	1
環境林務部	11	3	14	8		8	22
くらし保健福祉部	2		2	22		22	24
商工労働水産部	5		5	17		17	22
農 政 部	3		3	134		134	137
土 木 部			0			0	0
危機管理防災局	1	5	6	6		6	12
国体・全国障害者スポーツ大会局	8		8			0	8
出 納 局	28		28			0	28
本庁・本庁直属出先機関計 ①	60	8	68	189	0	189	257
鹿児島地域振興局			0	81		81	81
南薩地域振興局			0	79		79	79
北薩地域振興局			0	105		105	105
始良・伊佐地域振興局			0	86		86	86
大隅地域振興局			0	140		140	140
熊毛支庁			0	63	1	64	64
大島支庁			0	131	6	137	137
地域振興局・支庁計 ②	0	0	0	685	7	692	692
知事部局計 ③=①+②	60	8	68	874	7	881	949
各種委員会 ④			0	26	2	28	28
地方公営企業 ⑤	3		3	10		10	13
合 計 ⑥=③+④+⑤	63	8	71	910	9	919	990

- ・ 他の団体等に貸し付けている車両は【表1-2】のとおり17台（本庁8台，出先機関9台）であり，貸付車両まで合わせた県保有の公用車は990台となっている。

(2) トランスミッション別の保有状況

【表2】 トランスミッション別保有状況（本庁・出先機関別）

（単位：台，%）

区 分		オートマチック車	マニュアル車	合 計
本 庁	台 数	60	3	63
	構成比	95.2	4.8	100.0
出 先 機 関	台 数	834	76	910
	構成比	91.6	8.4	100.0
合 計	台 数	894	79	973
	構成比	91.9	8.1	100.0

- ・ トランスミッション別の保有状況は，【表2】のとおりである。
- ・ 公用車をトランスミッション別に見るとオートマチック車が894台（91.9%），マニュアル車が79台（8.1%）となっている。
- ・ オートマチック車の保有率を本庁・出先機関別に見ると，本庁は60台（95.2%），出先機関は834台（91.6%）と出先機関の割合が若干低くなっている。

### (3) 公用車の経過年数

【表3】 公用車の経過年数（初年度登録から令和3年9月末日まで：本庁・出先機関別）

(単位：台，%)

区 分		5年未満	5年以上 10年未満	10年以上 15年未満	15年以上 20年未満	20年以上 25年未満	25年以上	合 計
本 庁	台 数	13	7	21	12	7	3	63
	構成比	20.6	11.1	33.3	19.0	11.1	4.8	100.0
出 先 機 関	台 数	158	171	133	257	156	35	910
	構成比	17.4	18.8	14.6	28.2	17.1	3.8	100.0
合 計	台 数	171	178	154	269	163	38	973
	構成比	17.6	18.3	15.8	27.6	16.8	3.9	100.0

- ・ 公用車の経過年数は、【表3】のとおりである。  
公用車の経過年数をみると、全体では「15年以上20年未満」の公用車が269台（27.6%）を占め、次いで「5年以上10年未満」の公用車が178台（18.3%）であった。  
また、「15年以上」の公用車は、470台（48.3%）と約半数となっており、「20年以上」の公用車も201台（20.7%）となっている。
- ・ 本庁と出先機関を比較すると、本庁では「15年以上」の公用車が22台（34.9%）を占めるが、出先機関では、「15年以上」の公用車は448台（49.1%）を占める。

### (4) 公用車の年間走行距離

【表4】 令和2年度公用車の年間走行距離（本庁・出先機関別）

(単位：台，%)

区 分		1,000km 未 満	1,000km以上 5,000km未満	5,000km以上 10,000km未満	10,000km以上 15,000km未満	15,000km以上 20,000km未満	20,000km 以 上	合 計
本 庁	台 数	2	19	24	15	3	0	63
	構成比	3.2	30.2	38.1	23.8	4.8	0.0	100.0
出 先 機 関	台 数	29	263	398	171	39	10	910
	構成比	3.2	28.9	43.7	18.8	4.3	1.1	100.0
合 計	台 数	31	282	422	186	42	10	973
	構成比	3.2	29.0	43.4	19.1	4.3	1.0	100.0

- ・ 令和2年度の公用車の年間走行距離は、【表4】のとおりである。
- ・ 年間走行距離として一番多いのは、「5,000km以上10,000km未満」で422台（43.4%）で、次いで「1,000km以上5,000km未満」の282台（29.0%）となっており、この2つの区分で72.4%を占めている。
- ・ 本庁・出先機関別にみると、いずれも「5,000km以上10,000km」（本庁24台（38.1%）、出先機関398台（43.7%））が最も多く、次いで「1,000km以上5,000km未満」（本庁19台（30.2%）、出先機関263台（28.9%））となっており、傾向としては差異はみられなかった。

(5) 公用車の総走行距離

【表5】 公用車の総走行距離（初年度登録から令和3年3月末日まで：本庁・出先機関別）

(単位：台，%)

区 分		50,000km 未 満	50,000km以上 100,000km未満	100,000km以上 150,000km未満	150,000km以上 200,000km未満	200,000km以上 250,000km未満	250,000km 以 上	合 計
本 庁	台 数	20	7	8	13	9	6	63
	構成比	31.7	11.1	12.7	20.6	14.3	9.5	100.0
出 先 機 関	台 数	236	208	169	170	104	23	910
	構成比	25.9	22.9	18.6	18.7	11.4	2.5	100.0
合 計	台 数	256	215	177	183	113	29	973
	構成比	26.3	22.1	18.2	18.8	11.6	3.0	100.0

- ・ 公用車の総走行距離は，【表5】のとおりである。  
総走行距離としては，「50,000km未満」が256台（26.3%）と一番多く，次いで「50,000km以上100,000km未満」が215台（22.1%）となっている。  
また，「200,000km以上」も142台（14.6%）と高い割合となっている。
- ・ 本庁・出先機関別にみると，いずれも「50,000km未満」の公用車の割合が多い（本庁20台（31.7%），出先機関236台（25.9%））が，「150,000km以上」の公用車の割合をみると，本庁では28台（44.4%），出先機関では297台（32.6%）と，本庁の方が高くなっている。

(6) 公用車の稼働状況

【表6】 令和2年度公用車の稼働状況（本庁・出先機関別）

(単位：台，%)

区 分		10%未満	10%以上 30%未満	30%以上 50%未満	50%以上 70%未満	70%以上 90%未満	90%以上	合 計
本 庁	台 数	0	18	12	18	12	3	63
	構成比	0.0	28.6	19.0	28.6	19.0	4.8	100.0
出 先 機 関	台 数	21	86	256	296	191	60	910
	構成比	2.3	9.5	28.1	32.5	21.0	6.6	100.0
合 計	台 数	21	104	268	314	203	63	973
	構成比	2.2	10.7	27.5	32.3	20.9	6.5	100.0

- ・ 令和2年度の公用車の稼働率（令和2年度稼働日数÷令和2年度開庁日（243））でみた公用車の稼働状況は，【表6】のとおりである。
- ・ 稼働率「50%以上」の公用車は県全体で580台（59.7%）となっているが，125台（12.9%）は「30%未満」となっている。

(7) 公用車の稼働率が低い理由及び今後の取扱い

【表7】 監査実施機関における稼働率30%未満の理由と今後の活用方法（実施機関別台数別）

区分	実施機関数 (機関)	該当機関数 (機関)	30%未満 車両数 (台, %)	理由(単位:台, %)				今後の対応策(単位:台, %)		
				出張の減	用途限定	マニュアル 車等運転し にくい	車両の 老朽化	現状維持	減車可能	
本 庁	機関数・台数	3	2	3	1	2			3	0
	構成比			100.0	33.3	66.7	0.0	0.0	100.0	0.0
出先機関	機関数・台数	16	11	24	6	11	2	5	23	1
	構成比			100.0	25.0	45.8	8.3	20.8	95.8	4.2
合 計	機関数・台数	19	13	27	7	13	2	5	26	1
	構成比			100.0	25.9	48.1	7.4	18.5	96.3	3.7

- 職員監査を実施した19機関について、公用車の稼働率が低い理由を尋ねたところ、【表7】のとおりであった。
- 稼働率30%未満の公用車を保有する13機関、27台の理由としては、新型コロナウイルス感染症の患者搬送用や原子力防災用の資材搬送等、用途が限定されているものが13台（48.1%）、令和2年度の新型コロナウイルス感染症の拡大による出張の減の影響と回答したものが7台（25.9%）、車両の老朽化5台（18.5%）、マニュアル車等で運転しにくい等が2台（7.4%）などとなっている。
- 稼働率が低い公用車の今後の取扱いについては、1台は減車可能とされたが、他の26台は現状維持が必要との回答であった。

2 公用車の配置及び更新等について

(1) 公用車の配置状況

ア 令和2年度公用車の導入等の状況

【表8】 公用車の導入等の状況（本庁・出先機関別）

(単位:台)

区 分	購入	リース等	廃車 (▲)	保管転換 (受)	保管転換 (払:▲)	増減
本 庁	3		1	0	4	▲2
出先機関	38	8	43	18	14	7
合 計	41	8	44	18	18	5

- 令和2年度の公用車の導入等の状況は、【表8】のとおりである。
- 増加要因として、「購入」が41台、「リース等」が8台（リース1台、レンタカー7台）、「保管転換（受）」が18台となっている。  
一方、減少要因として、購入等に伴う「廃車」は44台、「保管転換（払）」は18台で、保管転換（払）のうち8台は、吹上高等技術専門校へ実習用車両としての保管転換となっている。

- ・ 「リース等」8台の導入（令和2年度）を含め、リース車両等は県全体で、12台が、費用・効果等を検討した上、導入されている。職員監査において確認したところ、管理事務については、使用料の支払いのみで、車検の手続きや自動車重量税の支払い業務等もなく、また、程度や装備品のよい車両が提供されるためメリットは大きいとされている。他県では、積極的に公用車をリース等で導入している県もあり、検討の余地があると思われる。
- ・ なお、県における最近の公用車全体の更新台数は、年間50台前後である。令和3年度からは、公用車の導入に際しては、次世代自動車（ハイブリッド、電気等）への更新を基本としており、令和3年度が更新台数52台のうち45台が更新され、令和4年度は、51台のうち45台を次世代自動車への更新が予定されている。

## イ 公用車の充足状況

【表9】公用車の充足状況（本庁・出先機関別）

（単位：機関，％）

区 分		十 分 足 り て い る	不 足 す る 場 合 あ り	不 足 し て い る	小計①
本 庁	機関数	28	51	10	89
	構成比	31.5	57.3	11.2	100.0
出 先 機 関	機関数	58	50	8	116
	構成比	50.0	43.1	6.9	100.0
合 計	機関数	86	101	18	205
	構成比	42.0	49.3	8.8	100.0

- ・ 監査対象の205機関に対し、管財課の共用車を含めて令和2年度の公用車の充足状況を調査した結果は【表9】のとおりである。
- ・ 全体的にみると、公用車が「十分足りている」とした機関は86機関（42.0%）、「不足する場合あり」とした機関は101機関（49.3%）、「不足している」とした機関は18機関（8.8%）となっており、約6割が「不足している」、又は「不足する場合がある」と回答している。
- ・ 本庁・出先機関別にみると、「十分足りている」とする機関の割合は、本庁よりも出先機関の方が2割ほど多く、逆に「不足する場合がある」又は「不足している」とする機関の割合は本庁の方が2割ほど多くなっている。  
その理由としては、本庁では公用車を所属で保有している機関が少なく、管財課の公用車に依存せざるを得ないため、日によっては用務等が重なり、公用車を使用することができないことにあると思われる。  
出先機関においても、公用車の保有台数が少ない機関では、用務が重なる場合などは公用車の確保が難しくなるため、「不足する場合がある」又は「不足している」とする機関も5割程度になっているものと思われる。

## ウ 公用車を手配できない場合の対応方法

【表10】 公用車を手配できない場合の対応方法（本庁・出先機関別）

（単位：件，％）

区 分		私有車承認 により対応	他所属の 公用車を使 用	業務日程を 変更する	公共交通機関 を利用する	タクシーを 利用する	その他	合 計
本 庁	件 数	89	28	21	30	3	4	175
	構成比	50.9	16.0	12.0	17.1	1.7	2.3	100.0
出 先 機 関	件 数	108	15	37	12	5	2	179
	構成比	60.3	8.4	20.7	6.7	2.8	1.1	100.0
合 計	件 数	197	43	58	42	8	6	354
	構成比	55.6	12.1	16.4	11.9	2.3	1.7	100.0

※複数回答。

- ・ 公用車を手配できない場合の対応方法については、【表10】のとおりである。
- ・ 全体では「私有車承認により対応」するが197件（55.6%）、次に「業務日程を変更する」が58件（16.4%）、「他所属の公用車を使用」するが43件（12.1%）、「公共交通機関を利用する」が42件（11.9%）の順となっている。
- ・ 本庁・出先機関別にみると、本庁・出先機関ともに「私有車承認により対応する」が一番多く、本庁では次に「公共交通機関を利用する」が30件（17.1%）、出先機関では「業務日程を変更する」が37件（20.7%）となっている。

## エ 地域振興局・支庁における「公用車集中管理化」の状況

- ・ 各地域振興局・支庁においては、平成22年1月に策定された「公用車集中管理化実施に係る基本方針」（以下「基本方針」という。）に基づき、公用車の集中管理（共用化への取組）が進められたが、平成22年度に実施した行政監査においては、「5地域振興局においては集中管理車両が目標台数の10台を確保できず、また、2支庁においては未だ着手していない」と、取組については不十分と指摘されている。

今回の監査において、管財課及び各地域振興局・支庁に、公用車の共用車の配置状況を確認したところ、次のとおりであった。

地域振興局・支庁名	台数(台)	備 考
鹿児島地域振興局	4	「基本方針」に基づき整備されているもの
南薩地域振興局	3	
北薩地域振興局	3	
始良・伊佐地域振興局	2	
大隅地域振興局	5	
熊毛支庁	(3)	「基本方針」に基づかないが、公用車の共用化は行われているもの
大島支庁	(5)	
合 計	17 (25)	( )内は振興局・支庁の合計台数

- ・ 共用車が配置されている各地域振興局にあつては、総務企画部以外の他の部には共用車としての周知があまりなされていない状況や、周知はされていても必要性や利用の手続きから、共用車としての利用があまりなされていない状況がみられた。
- ・ 地域振興局に配置された共用車の台数は、当時の目標であった10台ずつを確保できていない状況である。
- ・ また、熊毛支庁3台、大島支庁5台については「基本方針」には基づかないが、それぞれの支庁ごとに共有化が図られている。

## (2) 公用車の更新状況

### ア 更新基準について

【表11】 公用車の更新基準（初年度登録からの経過年数別：監査実施19機関）

(単位：機関，%)

区 分	機関数	経 過 年 数					判断不可
		10年未満	10～15年未満	15～20年未満	20～25年未満	25年以上	
本 庁	機関数	3		2			1
	構成比	100.0	0.0	66.7	0.0	0.0	33.3
出先機関	機関数	16	1	9	1	3	2
	構成比	100.0	6.3	56.3	6.3	18.8	12.5
合 計	機関数	19	1	9	3	3	3
	構成比	100.0	5.3	47.4	15.8	15.8	15.8

【表12】 公用車の更新基準（初年度登録からの総走行距離：監査実施19機関）

(単位：機関，%)

区 分	機関数	総 走 行 距 離					判断不可
		10万km未満	10～15万km未満	15～20万km未満	20～25万km未満	25万km以上	
本 庁	機関数	3		2			1
	構成比	100.0	0.0	66.7	0.0	0.0	33.3
出先機関	機関数	16		6	4	3	3
	構成比	100.0	0.0	37.5	25.0	18.8	18.8
合 計	機関数	19	0	6	6	3	4
	構成比	100.0	0.0	31.6	31.6	15.8	21.1

- ・ 現在、公用車については経過年数や総走行距離といった更新基準は明示されていないところであるが、公用車の更新基準として妥当な経過年数及び総走行距離について職員監査を実施した19機関に尋ねたところ、【表11】及び【表12】のとおりであった。
- ・ 経過年数をみると、全体では、「10年～15年未満」が9機関（47.4%）、次に「15～20年未満」及び「20～25年未満」がいずれも3機関（15.8%）であった。
- ・ 総走行距離をみると、全体では「10～15万km未満」及び「15～20万km未満」がいずれも6機関（31.6%）であった。
- ・ それぞれの更新基準を選んだ理由としては、自動車重量税や車検料の負担額が増えることや、経過年数や総走行距離が長くなることにより故障の頻が高くなり、費用がかかることや、経過年数が長くなると、修理に必要な部品がない、又は調達価格が高くなったり調達期間が長期になるなど、業務への影響が生じること等であった。

- 一方、経過年数の基準を示せない（判断不可）と回答した機関が、本庁1機関、出先機関2機関の計3機関あり、総走行距離の基準を示せない（判断不可）と回答した機関が本庁1機関、出先機関3機関の計4機関あった。

示せない理由としては、公用車の更新は個々の公用車の状態を見極めて判断す必要があることや、総走行距離に関しては、離島や敷地内などの狭い範囲で公用車を使用している場合、総走行距離を更新基準にはできないなどがあげられていた。

- 職員監査及び委員監査実施機関において、経過年数や総走行距離が長く車両の老朽化による故障から、車が走行中にストップした事例や、いつ走行中に事故が発生するか危惧しながら使用している機関もあった。

### (3) 私有車の公務使用

#### ア 私有車の公務上の使用状況

【表13】私有車の公務使用状況（本庁・出先機関別）

区 分	機 関	件 数 (件)
本 庁	89	12,395
出先機関	113	41,807
合 計	202	54,202

※熊毛支庁管内2機関、大島支庁管内1機関は私有車承認実績なし。

- 令和2年度の私有車の公務使用の状況は、【表13】のとおりであった。
- 各部局等の職員は、県公用車管理規程第11条第1項の規定に基づき、車両管理者等（同規定第10条第1項に規定する本庁の各課の長及び出先機関の長）が承認することにより、私有車の公務使用が認められる。
- 本庁では全機関で12,395件の承認があり、出先機関で41,807件の合計54,202件となっており、離島の3機関を除き、ほとんどの機関で私有車の公務使用が行われている。

#### イ 私有車を公務使用した理由

【表14】 令和2年度私有車を公務使用した理由（本庁・出先機関別）

(単位：件，%)

区 分		居住地発着等のため公用車より私有車の方が業務上都合が良い	所属に公用車が配置されていない	公用車はあるが台数が不足している	公用車がマニュアル車であるため運転できない	その他	合 計
本 庁	件 数	77	53	15	2	7	154
	構成比	50.0	34.4	9.7	1.3	4.6	100.0
出 先 機 関	件 数	94	8	48	2	16	168
	構成比	56.0	4.8	28.6	1.2	9.4	100.0
合 計	件 数	171	61	63	4	23	322
	構成比	53.1	18.9	19.6	1.2	7.2	100.0

※複数回答。



- ・ 令和2年度に私有車を公務使用した理由は、【表14】のとおりであった。
- ・ 私有車を公務使用した理由（複数回答）で最も多かったのは、全体では「居住地発着等のため公用車より私有車の方が業務上都合が良い」が171件（53.1%）、「公用車はあるが台数が不足しているため」が63件（19.6%）、「所属に公用車が配置されていない」が61件（18.9%）となっている。
- ・ 本庁・出先機関別では、本庁、出先機関ともに「居住地発着等のため公用車より私有車の方が業務上都合が良い」が最も多いが、次に、本庁では「所属に公用車が配置されていない」が、出先機関では「公用車はあるが台数が不足している」が多くなっている。
- ・ なお、私有車の公務上使用を承認できる場合については、県公用車管理規程第11条第1項において「公用車を使用することが困難であり、かつ、①災害その他の理由により緊急を要する場合、②公共交通機関の利用が困難であるか又は公共交通機関を利用すれば業務の遂行に著しく遅滞を生ずるおそれがある場合、③その他公務の遂行上特に必要があると認める場合」で、車両管理者等が止むを得ないと認めたとときとされている。
- ・ また、公務使用承認を受けた私有車の公務中に第三者に損害を与えた場合においては、基本的には当該職員が加入している自動車保険等で補てんされることとなる。

### 3 公用車の運行管理について

#### (1) 安全運転管理者の選任

- ・ 道路交通法第74条の3第1項の規定により、自動車の使用者は、乗車定員11人以上の自動車1台以上又はその他の自動車5台以上の使用をしている場合は、その使用の本拠ごとに安全運転管理者を選任しなければならないとされている。
- ・ 安全運転管理者については、県公用車管理規程第5条第1項に規定されており、対象機関においては適正に選任されていた。
- ・ また、県公用車管理規程第10条（公用車の借受け）に基づく公用車の借受け及び賃貸借契約その他契約に基づく借上げ自動車の公務使用が見込まれているときについても、同規程第5条第3項の規定に基づき、適正に選任されていた。

#### (2) 副安全運転管理者の選任

- ・ 道路交通法第74条の3第4項の規定により、自動車を20台以上使用している場合は、その使用の本拠ごとに副安全運転管理者を選任しなければならないとされている。
- ・ 副安全運転管理者については、県公用車管理規程第5条第1項に規定されており、対象機関において全て適正に選任されていた。

#### (3) 整備管理者の選任

- ・ 整備管理者については、県公用車管理規程第5条第2項に規定されており、これらの法令及び規程に基づき、対象機関において適正に選任されていた。

また、県公用車管理規程第10条（公用車の借受け）に基づく公用車の借受け及び賃貸借契約その他契約に基づく借上げ自動車の公務使用が見込まれているときについても、同規程第5条第3項の規定に基づき、適正に選任されていた。

(4) 安全運転管理者等・整備管理者選任報告書の提出

- ・ 職員監査を行った19機関に確認したところ、いずれの機関も新たに選任された場合、適正に報告書が提出されていた。

(5) 事務処理のデジタル化

- ・ 公用車の運行管理に関する事務処理のデジタル化については、現在行われている本庁公用車の事前予約手続き以外には、具体的には検討されていない。他県では公用車の事前予約の他、使用伺い簿の手続きや、運行前点検、運行状況の記録を電子化している県もみられる。

4 公用車の点検及び整備について

(1) 定期点検の状況

【表15】令和2年度定期点検の実施状況（本庁・出先機関別）

(単位：台, %)

区 分		実施して い る	実施して い ない	小 計
本 庁	台 数	34	29	63
	構成比	54.0	46.0	100.0
出 先 機 関	台 数	130	780	910
	構成比	14.3	85.7	100.0
合 計	台 数	164	809	973
	構成比	16.9	83.1	100.0

- ・ 令和2年度の定期点検の実施状況については、【表15】のとおりであった。
- ・ 道路運送車両法第48条の規定により、「自動車の使用者は、自動車の種別や用途に応じて、定められた期間ごとに自動車を点検しなければならない」とされている（普通乗用車、小型乗用自動車、軽乗用自動車及び軽貨物自動車は1年ごと、小型貨物自動車は6か月ごとに点検する必要がある）。
- ・ 定期点検の実施状況をみると、全体では164台（16.9%）が実施しており、809台（83.1%）が実施されていなかった。
- ・ 定期点検を実施している機関は、予算要求を行い、予算を確保している機関のほか、予算は確保されていないが、全体の経費から捻出して実施している機関もあった。
- ・ 定期点検を実施していない機関に理由を尋ねたところ、「公用車が当該年度に配置されたため点検が不要であった」、「予算要求していない」、「予算要求が難しい」、「車検時に点検している」、「予算は確保されているが、故障した際の修理に費用を要するため点検はしていない」などであった。

(2) 公用車の整備（修理）状況

【表16-1】 公用車の修理状況（本庁・出先機関別）

(単位：台，%)

区 分		なし	1万円未満	1万円以上 5万円未満	5万円以上 10万円未満	10万円以上 20万円未満	20万円以上	合 計
本 庁	台 数	20	4	20	9	4	6	63
	構成比	31.7	6.3	31.7	14.3	6.3	9.5	100.0
出 先 機 関	台 数	358	143	259	80	48	22	910
	構成比	39.3	15.7	28.5	8.8	5.3	2.4	100.0
合 計	台 数	378	147	279	89	52	28	973
	構成比	38.8	15.1	28.7	9.1	5.3	2.9	100.0

- 令和2年度の公用車の修理状況については、【表16-1】のとおりであった。
- 修理を実施した車両は全体で595台（61.2%）となっており、このうち修理費用「10万円以上」となったのは合わせて80台（8.2%）であった。
- 本庁及び出先機関を比べると、「10万円以上」の修理費用は、本庁が10台（15.8%）、出先機関が70台（7.6%）であり、本庁の10台はすべて出納局の車両であった。

【表16-2】 公用車の経過年数別修理回数状況（本庁・出先機関別）

(単位：台，回，%)

区 分		5年未満	5年以上 10年未満	10年以上 15年未満	15年以上 20年未満	20年以上 25年未満	25年以上	合 計	平 均
本 庁	台 数	13	7	21	12	7	3	63	—
	回 数	1	12	51	36	8	3	111	18.5
	構成比	0.9	10.8	45.9	32.4	7.2	2.7	100.0	—
	1台平均回数	0.1	1.7	2.4	3.0	1.1	1.0	—	1.6
出 先 機 関	台 数	158	171	133	257	156	35	910	—
	回 数	95	210	189	319	185	45	1,043	173.8
	構成比	9.1	20.1	18.1	30.6	17.7	4.3	100.0	—
	1台平均回数	0.6	1.2	1.4	1.2	1.2	1.3	—	1.2
合 計	台 数	171	178	154	269	163	38	973	—
	回 数	96	222	240	355	193	48	1,154	192.3
	構成比	8.3	19.2	20.8	30.8	16.7	4.2	100.0	—
	1台平均回数	0.6	1.2	1.6	1.3	1.2	1.3	—	1.2

構成比：回数の合計と回数の各区分との構成比率

- 令和2年度の公用車の経過年数別修理回数状況は、【表16-2】のとおりであった。
- 1台当たり平均修理回数は、経過年数「5年未満」の車両においては、0.6回であったが、「5年以上」の車両については、いずれの区分においても1回以上（1.2回～1.6回）となっており、経過年数が5年以上になると、車両の不具合が発生しやすくなるものと思われる。

【表16-3】 公用車の経過年数別修理費用（本庁・出先機関別）

（単位：回，円，％）

区 分		5年未満	5年以上 10年未満	10年以上 15年未満	15年以上 20年未満	20年以上 25年未満	25年以上	合 計	平 均
本 庁	回 数	1	12	51	36	8	3	111	18.5
	金 額	17,644	169,859	1,360,948	1,424,240	183,463	77,110	3,233,264	538,877
	構成比	0.5	5.3	42.1	44.0	5.7	2.4	100.0	—
	1回平均金額	17,644	14,155	26,685	39,562	22,933	25,703	—	24,447
出 先 機 関	回 数	95	210	189	319	185	45	1,043	173.8
	金 額	1,770,847	4,817,688	5,786,658	7,741,870	5,273,566	1,566,588	26,957,217	4,492,870
	構成比	6.6	17.9	21.5	28.7	19.6	5.8	100.0	—
	1回平均金額	18,641	22,941	30,617	24,269	28,506	34,813	—	26,631
合 計	回 数	96	222	240	355	193	48	1,154	192.3
	金 額	1,788,491	4,987,547	7,147,606	9,166,110	5,457,029	1,643,698	30,190,481	5,031,747
	構成比	5.9	16.5	23.7	30.4	18.1	5.4	100.0	—
	1回平均金額	18,630	22,466	29,782	25,820	28,275	34,244	—	26,536

構成比：修理費の合計と修理費の各区分との構成比率

- 令和2年度の公用車の経過年数別修理費用については、【表16-3】のとおりとなっている。
- 公用車の経過年数別修理費用を全体的にみると、「15年以上20年未満」の合計が916万円余り（30.4%），次に「10年以上15年未満」の合計が714万円余り（23.7%）で、この2つの区分で6割弱を占めている。  
また、1回当たりの平均修理費はそれぞれ25,820円、29,782円となっている。
- 1回当たりの平均修理費については、本庁では「15年以上20年未満」が39,562円で最も高く、出先機関では「25年以上」が34,813円で最も高くなっている。
- 修理費用は、経過年数が長くなるにつれて高くなる傾向にあり、不具合の箇所増加、交換部品が増えるなどの理由によるものと思われる。

## 5 公用車の安全対策について

### (1) 交通事故の発生状況

【表17】 公用車（私有車の公務使用承認を含む）交通事故の発生状況

（単位：件）

区 分		平成30年度	令和元年度	令和2年度	合 計
公用車	本 庁	2	3	2	7
	出先機関	27	23	19	69
	小 計	29	26	21	76
承認を 受けた 私有車	本 庁	1	2	0	3
	出先機関	2	4	3	9
	小 計	3	6	3	12
合 計	本 庁	3	5	2	10
	出先機関	29	27	22	78
	小 計	32	32	24	88



### (3) 公用車の任意保険の付保について

- 令和3年6月1日から、知事部局が保有する公用車に対し、任意保険に加入した。任意保険については、平成27年度に10台加入し、令和2年度に加入保険料の割引率が70%となったことから、知事部局が保有する全ての公用車に付保されている。
- 任意保険に加入することにより、事故相手との示談処理が迅速に解決されるとともに、相手方に対する補償も早期に行われることが期待され、県の信頼も高まると思われる。

また、交通事故発生時の示談交渉に伴う職員の精神的・時間的負担の軽減、示談処理に伴う組織的業務負担や労力の削減、損害賠償金の削減が図られているなど任意保険の付保による効果が認められる。

- なお、令和3年度の任意保険の契約概要については次のとおりである。

項 目	内 容
契 約 期 間	令和3年6月1日から令和4年5月31日まで
契 約 形 態	フリート契約（公用車10台以上の法人向け契約）
割 引 率	70%。支払保険金が一定額を超えないことが条件
加入保険料	8,875,020円（契約時1,003台が対象）
支払保険金	591,776円（5件）

## 第4 監査意見

### 1 全体の評価

今回の行政監査においては、知事部局及び県立学校・公安委員会を除く各種委員会を対象に、厳しい財政事情のもと、公用車を使用する職員の安全や、県民からの信頼性の確保の観点から、公用車の適正な管理、効率的な使用及び適切な配置・更新並びに適正な安全対策が講じられているかについて監査を行った。

全体の評価としては、公用車の使用、管理及び安全対策等について、おおむね適正に実施されていると認められるものの、一部において、検討を要する事項があった。

については、今回、監査の対象にならなかった機関も含めて、以下の意見に留意し、公用車の適切な管理、効率的な使用、適切な配置・更新並びに適正な安全対策等について、なお一層の配慮をしていただくよう要望する。

### 2 意見・要望等

#### (1) 公用車の効率的な使用について

- ・ 稼働率50%以上の公用車は、全体で580台（59.7%）である一方、稼働率が30%未満の公用車も125台（12.8%）みられた。用途が限定されている公用車であることや、令和2年度においては、新型コロナウイルス感染症拡大の影響で出張が減少したことも要因の一つと思われるが、それ以外の理由、例えばマニュアル車等運転可能な職員が限定される公用車や、車両の老朽化により稼働状況が著しく低い場合等は、個別にその利用方法や保有の必要性について検証し、必要に応じて、廃車や保管転換等、効率的な使用について努めること。
- ・ 同一庁舎内又は各所属内でも、稼働率が高い車両と低い車両が混在している場合があるので、用途が限定されている公用車以外については、車両の使用状況についての情報共有を図り、県公用車管理規則第10条の規定による公用車の借受け等の手続きを行うなど、有効活用の促進に努めること。

#### (2) 公用車の適切な配置及び計画的な更新等について

- ・ 公用車については、経過年数が「20年以上」の車両が201台と全体の20.7%を占めた。また、総走行距離及び経過年数が長い一部の公用車については、運行中に故障したり、故障に伴い事故等が発生する可能性があると思われることや、修理の際、部品の調達が困難な状況も見られるなど、業務の遂行に支障が生じている例もあった。

運行安全性や業務遂行の確保の観点から、一定程度の故障や修理費用の発生する公用車については、優先的に更新対象とするよう努めること。

- ・ 公務の適正な執行と職員の安全確保を図るため、私有車の使用承認に当たっては、県公用車管理規則等、制度の趣旨を十分に理解した上で、形式的な承認や使用にならないよう努めること。

- ・ 現在、リース車又はレンタカーにより公用車を保有し、使用している機関があり、公用車に係る管理事務については、使用料の支払いのみで、車検の手続きや自動車重量税の支払い等の業務がないことから、業務の軽減につながっている例がある。

今後、公用車の更新に際し、リース車又はレンタカーの導入のメリットが大きい場合もあると思われるので、他県を含め、導入事例等を参考にした検討に努めること。

### (3) 公用車の運行管理体制について

- ・ 「公用車集中管理に係る基本方針」により整備されている各地域振興局における共用車の活用状況については、共用車を管理している総務企画部以外の部に、周知がされていない場合や、周知されていても共用車としての活用があまりなされていない状況がみられた。

各地域振興局における共用車の利用実態を踏まえ、局全体としての公用車の効率的な利用ができるよう、制度の見直しを検討する必要がある。

- ・ 熊毛支庁及び大島支庁においても、共用車として使われている公用車の効率的な利用に向けて取り組む必要がある。
- ・ 公用車の使用手続き等のデジタル化については、公用車使用伺簿の処理や運行記録等、公用車に係る効率的な事務処理の観点から、他県の実施事例も参考に検討を行う必要がある。

### (4) 公用車の点検及び整備について

- ・ 定期点検については、道路運送車両法により義務づけられており、適正な時期の点検の実施により、交通事故や車両の故障を未然に防止できるとともに、その車両本来の性能や安全性が維持されるものである。経過年数の長い車両も多く見られることから適正な時期に点検を行うこと。

- ・ 法定点検に要する費用が予算要求されていない機関や、予算措置されていても修理費への充当を見越して、法定点検を受けていない機関が見受けられた。

公用車を保有する機関においては適切な予算要求を行うとともに、予算担当部門にあっては、厳しい財政状況の中にあっても、必要な修理と併せて法定点検が確実に行われるよう、必要な費用を確保すること。



(5) 公用車の安全対策について

- 公用車の交通事故については、最近3年間で年平均で29件程度発生するなど、依然として多くの事故が発生している。各機関とも、職場研修等により定期的な研修を実施したり、所属長から安全運転に関する訓示等により、安全運転についての啓発に努めているが、今後も、職場での日常的な声かけや実際に発生した事故状況の共有化を図るなど、公用車の安全対策に努めること。
- 交通事故が発生した場合の事故現場での対応については、職場研修を中心に実施されているが、研修資料等を「対応マニュアル」として整理して車両にも備え付ける等、実際に事故に遭った際に職員が迅速に対応できるように努めること。

## 【参考資料】

### 道路交通法（昭和35年法律第105号）【抄】

（安全運転管理者等）

第74条の3 自動車の使用者（道路運送法の規定による自動車運送事業者（貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号）の規定による貨物軽自動車運送事業を営業者を除く。以下同じ。）及び貨物利用運送事業法の規定による第二種貨物利用運送事業を営業者を除く。以下この条において同じ。）は、内閣府令で定める台数以上の自動車の使用の本拠ごとに、年齢、自動車の運転の管理の経験その他について内閣府令で定める要件を備える者のうちから、次項の業務を行う者として、安全運転管理者を選任しなければならない。

4 自動車の使用者は、安全運転管理者の業務を補助させるため、内閣府令で定める台数以上の自動車を使用する本拠ごとに、年齢、自動車の運転の経験その他について内閣府令で定める要件を備える者のうちから、内閣府令で定めるところにより、副安全運転管理者を選任しなければならない。

5 自動車の使用者は、安全運転管理者又は副安全運転管理者（以下「安全運転管理者等」という。）を選任したときは、選任した日から15日以内に、内閣府令で定める事項を当該自動車の使用の本拠の位置を管轄する公安委員会に届け出なければならない。これを解任したときも、同様とする。

### 道路交通法施行規則（昭和35年総理府令第60号）【抄】

（安全運転管理者等の選任を必要とする自動車の台数）

第9条の8 法第74条の3第1項の内閣府令で定める台数は、乗車定員が11人以上の自動車にあつては1台、その他の自動車にあつては5台とする。

2 法第74条の3第4項の内閣府令で定める台数は、20台とする。

3 前2項及び第9条の11の台数を計算する場合においては、大型自動二輪車1台又は普通自動二輪車1台は、それぞれ0.5台として計算するものとする。

### 道路運送車両法（昭和26年法律第185号）【抄】

（定期点検整備）

第48条 自動車（小型特殊自動車を除く。以下この項、次条第1項及び第54条第4項において同じ。）の使用者は、次の各号に掲げる自動車について、それぞれ当該各号に掲げる期間ごとに、点検の時期及び自動車の種別、用途等に応じ国土交通省令で定める技術上の基準により自動車を点検しなければならない。

- (1) 自動車運送事業の用に供する自動車及び車両総重量8トン以上の自家用自動車その他の国土交通省令で定める自家用自動車 3月
- (2) 道路運送法第78条第2号に規定する自家用有償旅客運送の用に供する自家用自動車(国土交通省令で定めるものを除く。), 同法第80条第1項の許可を受けて業として有償で貸し渡す自家用自動車その他の国土交通省令で定める自家用自動車(前号に掲げる自家用自動車を除く。) 6月
- (3) 前2号に掲げる自動車以外の自動車 1年

### 自動車点検基準(昭和26年運輸省令第70号)【抄】

#### 第3条

3 法第48条第1項第2号の国土交通省令で定める自家用自動車は、次に掲げる自動車とする。

- (1) 道路運送法第78条第2号に規定する自家用有償旅客運送の用に供する自家用自動車(前項に規定するものを除く。)
- (2) 道路運送法第80条第1項の許可を受けて業として有償で貸し渡す自家用自動車
- (3) 貨物の運送の用に供する自家用普通自動車及び小型自動車
- (4) 専ら幼児の運送を目的とする自家用普通自動車及び小型自動車
- (5) 自家用三輪自動車
- (6) 広告宣伝用自動車その他特種の用途に供する自家用普通自動車及び小型自動車(二輪自動車(側車付二輪自動車を含む。))を除く。)
- (7) 自家用大型特殊自動車
- (8) 自家用検査対象外軽自動車(二輪の軽自動車を除く。)

### 鹿児島県公用車管理規程【抄】

〔平成16年3月30日 訓令第1号, 議会訓令第1号, 教育委員会訓令第1号, 人事委員会訓令第1号, 監査委員訓令第1号, 地方労働委員会訓令第1号〕

(安全運転管理者等及び整備管理者の選任)

第5条 車両管理者は、公用車の安全な運転に必要な業務(公用車の装置の整備に関する業務を除く。)を行わせるために、所属職員の中から安全運転管理者を選任しなければならない。この場合において、公用車(原動機付自転車を除く。)を常時10台以上所管する本庁の各課及び出先機関にあっては、安全運転管理者の業務を補助させるため副安全運転管理者を選任しなければならない。

2 車両管理者は、公用車の点検及び整備並びに公用車車庫の管理に関する事項を処理させるため、所属職員の中から整備管理者を選任しなければならない。

- 3 県の所有に係る公用車を所管していない本庁の各課及び出先機関において、第10条の規定に基づく公用車の借受け及び賃貸借契約その他の契約に基づく借上げ自動車の公務使用が見込まれるときは、前2項の適用があるものとし、車両管理者は、安全運転管理者及び整備管理者をあらかじめ選任しておくものとする。
- 4 車両管理者は、安全運転管理者及び副安全運転管理者（以下「安全運転管理者等」という。）並びに整備管理者を選任したときは、速やかに安全運転管理者等・整備管理者選任報告書（別記第1号様式）により出納局長に報告しなければならない。これらを変更したときも、同様とする。

#### （公用車の借受け）

第10条 他の車両管理者の所管する公用車を借り受けようとする車両管理者、公用車を所管していない本庁の各課の長又は公用車を所管していない出先機関の長（以下「車両管理者等」という。）は、当該公用車の車両管理者に対し、あらかじめ公用車借受申込書（別記第4号様式）を提出しなければならない。

- 2 借受申込みを受けた車両管理者は、その申込みの内容が適当であり、かつ、公用車の運行に支障がないと認めたときは、公用車貸付承認書（別記第5号様式）により貸し付けることができる。
- 3 借り受けた公用車（以下「借受車」という。）の使用を終えた車両管理者等は、借受車運行実績票（別記第6号様式）を添えて報告の上、速やかに当該借受車を貸し付けた車両管理者に返還しなければならない。
- 4 借受期間中の借受車の運行管理責任は、借り受けた車両管理者等にあるものとする。
- 5 借受車を使用しようとする職員は、あらかじめ公用車使用伺簿・公用車運転日誌により、車両管理者等の承認を受けなければならない。

#### （私有車の公務使用）

第11条 車両管理者等は、他に定めのあるもののほか、公用車を使用することが困難であり、かつ、次の各号のいずれかに該当する場合であって、やむを得ないと認めたときは、私有車の公務使用を承認することができる。

- (1) 災害その他の理由により緊急を要する場合
  - (2) 公共交通機関の利用が困難であるか又は公共交通機関を利用すれば業務の遂行に著しく遅滞を生ずるおそれがある場合
  - (3) その他公務の遂行上特に必要があると認める場合
- 2 私有車を公務に使用しようとする職員は、あらかじめ私有車使用伺簿・私有車運転日誌（別記第7号様式）により、車両管理者等の承認を受けなければならない。
  - 3 公用車を所管していない本庁の各課の長及び出先機関の長は、安全運転管理者の職務を代行する者をあらかじめ選任しておくものとする。
  - 4 公務使用の承認を受けた私有車の整備管理者は、当該私有車を運転する職員とする。

## 公用車集中管理化実施に係る基本方針

### 1 目的

平成22年4月の地域振興局・支庁（以下、地域振興局等という。）の最終的な組織体制の確立に伴い、各地域振興局等においては、これまでの支所等を廃止し、本所に集約することとなる。

これに伴い、公用車についても管理体制の見直しが必要になるが、今回の再編を契機に、地域振興局等のフリー車※のうち、新所属で共用可能な車両について集中管理することにより、公用車の一層の効率的活用を図る。

※ フリー車とは各所属が管理している公用車のうち、特殊車両及び補助事業等利用目的の特定された車両を除いた車両で、職員が自ら運転して出張に自由に利用可能な車両（専任の運転技師を有する車両は除く。）

### 2 集中管理化に当たっての基本的な考え方

#### (1) 対象とする車両

各所属で管理しているフリー車のうち、平成22年4月の再編後の組織、人員を考慮し、新所属において最小限必要となる車両を除き、以下の基準を満たす車両とする。

なお、各地域振興局等においては、集中管理の実効性を確保する観点から、概ね10台以上確保するよう努めるものとする。

- ① 排気量は、2000cc以下
- ② 乗車定員は、4人以上
- ③ 形状は箱形（セダン、ワゴン、バン、SUV等）

#### (2) 実施対象機関

地域振興局・支庁本所の庁舎内知事部局の所属

#### (3) 集中管理を所管する所属

地域振興局等においては総務企画部総務企画課とする。

### 3 利用方法

#### (1) 車両の所属

集中管理車両については、管理する総務企画課の所属とする。

#### (2) 予約方法

現段階においては、当面、所定の様式を定め、紙ベースで行うこととするが、将来的には、職員それぞれが自らのパソコンで予約可能なシステムの導入を検討する。

### 4 その他

その他必要な事項については、別に設置されたワーキンググループで検討する。