

公用車の管理について

不自然な修理・交換等が多発する現状を改善するため、原因の調査・改善への取組みを進めるべきです。

■不自然な事例の存在

管財課は軽自動車、普通乗用車、バス・トラック等、94台の公用車を管理しています。これらの車両について、2008～2010年度の修理・交換等を調査したところ、多くの不自然な事例が確認されました。そこで、その中からバッテリーの例を中心に、質疑を行いました(表①参照)。

【表①】不自然な事例の一部

車種	修理・交換等の概要
軽自動車A	約3ヶ月でバッテリーを交換
軽自動車B	約6ヶ月でバッテリーを交換
原付自転車	約1年でバッテリーを交換
軽自動車C	約2年でバッテリーを交換

■原因の調査と、改善への取組みを！

市は、使用期間に関わりなく、一度でもあがったバッテリーは即時、交換していることを明らかにした上で、バッテリーあがりの原因として室内灯・ライトの消し忘れ、半ドア等をあげました。しかしながら購入後、数ヶ月しか経過していないバッテ

リーを交換する必要などありません。また、市が指摘するバッテリーあがりの原因は、駐車場を定時巡回する警備員が確認することで対処できます。原因を調査し、必要な改善策に取り組むことで、修理・交換等は大幅に減らせるはずです。

バッテリー交換以外にも、不自然な修理・交換等の事例が多数存在しています。市は、私が指摘した内容を認め、過去の修理・交換等の内容について調査し、必要な改善策に取り組むことを約束しました。

■本当に修理・交換等が行われたのか？

以上の指摘・提案は、修理・交換等が実際に行われているという前提に立って、行ったものです。しかしながら、不正行為を告発する情報が寄せられたこと(表面・参照)もあり、**実際には発生していない修理・交換等をでっちあげていることが疑われました。**そのため、こうした観点からも徹底的な調査・追及を行いました(右面に続く)。

公用車の安全性を確保するために

五台しかないバス・トラック等の大型自動車が、約一年間に三度も、走行中にタイヤ破裂事故を起こしています。

■重大な事故が多発しています

市は、バス・トラック等の大型自動車を5台保有しています。公用車の修理・交換等の状況を調査する過程において、これらの車両が走行中に

- 中型バスの後輪タイヤ破裂(2010年8月)
- 中型バスの後輪タイヤ破裂(2011年7月)
- トラックの前輪タイヤ破裂(2011年8月)

という重大な事故を起こしていることが明らかになりました。このような事故が、これほど高い頻度で発生しているのは異常です。

■安全性を確保するために

事故が多発する背景には、**法に定められた最低限の車検・点検等のみを行い、他の部分の安全性は確認していない**という管理上の問題があります。指摘を受けて、市は、公用車の安全性を確保するため、

- 走行距離・使用期間等を考慮して、タイヤ等・部品の交換基準を定めること
- 基準に基づいた交換を実施すること

を約束しました。

備品等の不正発注について

実際には発生していない修理・交換等をでっちあげて、業務と関係のない備品を不正購入していました。

■神戸市の事例から

昨年度、神戸市において、一部職員が消耗品の架空発注等の不正行為を行っていたことが発覚し、大きな問題となりました。事件発覚後、神戸市が発表した報告書では、以下の三点が重大な問題点として指摘されています。

- 本来であれば、所管課長の承認を経て発注すべきであるにも関わらず、事実上、承認を得ることなく発注が行われている
- 納品された消耗品等を、複数の職員が検査するというルールが遵守されていない
- かたよ監査等、事後のチェック体制が書面上のチェックに偏っており、実質的なチェック体制が、きわめて甘い

■徹底的な調査と厳しい処分を！

指摘された内容は、**本市の公用車の修理・交**

換等にも共通する問題です。こうした問題に加えて、不正行為が存在する疑いもあり(表面・左面参照)、独自に調査した結果、

- 市が購入した備品には必ず備品番号が付けられることになっているが、管財課には備品番号がない備品が存在する
- これらの備品の内訳が、不正行為を告発する情報の内容と一致した
- 実際には発生していない修理・交換等をでっちあげて、業務と関係のない備品類を購入していたことが判明しました。

市は、私が指摘した内容を認め、過去の修理・交換等について調査するとともに、問題点の改善に取り組むことを約束しました。調査の結果、不正行為が発覚した場合は厳しく対処すべきです。引き続き、今後の展開を注視してまいります。

以上の質問の内容が、12月14日付・新聞各紙(朝日・読売・毎日・産経)で大きく取り上げられました。