

宮城県監査委員告示第 18 号

地方自治法（昭和22年法律第67号）第199条第9項の規定により報告した監査結果について、宮城県知事から同条第14項の規定により措置を講じた旨の通知があったので、同項の規定により公表する。

令和8年6月30日

宮城県監査委員 菊 地 恵 一
 宮城県監査委員 熊 谷 義 彦
 宮城県監査委員 成 田 由 加 里
 宮城県監査委員 宮 川 耕 一

- 1 監査委員から宮城県知事へ報告した日
令和8年3月23日
- 2 宮城県知事から通知のあった日
令和8年5月28日
- 3 措置の内容

令和7年度行政監査の意見に対する措置状況

「職員の働き方改革の推進に向けて～公用車の効率的な管理と安全対策～」

項目名		監査委員の意見	措置状況
1 公用車使用に係る事務手続のシステム化	(1) 公用車予約管理システムの改善及び対象車両の拡大	<p>【意見1：公用車予約管理システムの更なる改善を進めるとともに、各所属管理車両も対象とすることを検討されたい】</p> <p>本庁で管理している公用車165台(令和6年度末現在)のうち、部局単位で共用化されている車両123台については、令和6年3月からシステムが導入され、電子決裁による事務手続の効率化・時間短縮、鍵の受渡しの負担軽減、公用車使用簿のペーパーレス化による業務効率の向上などが認められている。ただし、アンケート調査では「車両の管理者等の入力が煩雑」、「燃料の残量が確認できない」などがデメリットとして挙げられているので、既に対応予定の項目を含め、引き続きシステムの改善を推進されたい。一方、共用化されず、各所属で管理している車両42台については、従前どおり紙媒体による公用車使用簿の決裁が行われている。各所属管理の車両についても、システムの対象とすることにより、共用化された車両と同様に事務の効率化が見込まれるので、システムの対象範囲の拡大を検討されたい。</p>	<p>アンケート調査等において、寄せられた意見や要望については、引き続きシステムの改善や利便性向上のため、更なる改修等の検討を進めてまいりたい。また、本庁において共用化されず各所属で管理している車両をシステム対象に含めることについても、共用化された車両と同様に事務の効率化やペーパーレス化が図られるよう、車両管理所属の意見を確認しながら改修等を検討してまいりたい。</p>
	(2) ガソリン等購入券の見直し等	<p>【意見2：ガソリン等購入券及び有料道路利用簿のシステム化を検討されたい】</p> <p>現行の「ガソリン等購入券」及び「有料道路利用簿」については、ペーパーレス化、電子決裁による業務の効率化などDX化を推進するためにも、紙媒体による運用を見直し、将来的なシス</p>	<p>「ガソリン等購入券」については、事務負担の軽減と適正な管理の観点から、既に一部の所属で導入している「給油カード」の活用拡大に向けて検討を進めている。その際、給油会社側の対応準備等にも十分配慮しながら、丁寧に進めてまいりたい。また、「ガソリン等購入券」及び「有料道路利用</p>

<p>2 公用車の共用化の促進</p>	<p>テム構築を検討されたい。</p> <p>なお、平成 30 年度には「ガソリン等購入券」の不正利用により、130 余万円分のガソリンを私的流用した事案が発覚しており、こうした内部統制上の脆弱性を克服するための再発防止策として、給油カードと車両の紐付けなどが考えられる。</p> <p>【意見 3：本庁単位の共用化の推進について検討されたい】</p> <p>本庁の各所属で管理していた公用車のうち、共用化の対象車両については、計画に基づき、令和 6 年 3 月に各部署の主管課へ管理換が行われ、部局単位の共用化が図られている。各部署主管課では車検や各種点検の日程調整、システムでの「運転命令確認」及び「運行報告確認」の確認作業が膨大となっており、維持管理等の事務負担が増加しているが、このような各主管課の尽力により、その他の所属では事務負担・経費負担が明らかに軽減されており、公用車の稼働率も令和 5 年度の 53.4%から令和 6 年度は 63.4%と 10 ポイント上昇している。</p> <p>計画では、部局単位の共用化の状況を見ながら、共用化のスケールメリットを確認し、本庁単位の共用化に向けて検討していくこととされているが、委員監査では「副安全運転管理者の配置の問題や共用化された車両 123 台分のシステムの決裁が管財課に集中すること、また、災害発生時には、管財課が全てをコントロールするより、各部署の特殊な事情や状況判断を尊重する観点から、本庁単位の共用化はしない方針へ変更している」との回答があった。</p> <p>しかし、計画においては、本庁単位の共用化により本庁管理担当所属で維持管理業務が発生することが既に明記されているほか、稼働率の向上や減車による車両台数の適正化などがメリットとして挙げられている。また、各主管課と管財課を対象としたアンケート調査でも「本庁一括管理が望ましい」という意見が 11 機関（65%）から寄せられている。こうしたことから、安全運転管理面に留意しつつ、本庁単位の共用化のスケールメリットを数値・指標等に基づき確認し、その推進につ</p>	<p>簿」に係る決裁手続については、紙による運用を見直し、「公用車・会議室予約管理システム」との連携や、AppSuite の活用など、ペーパーレス化・電子的な処理への移行に向けた具体的な検討を進めてまいりたい。</p> <p>「公用車最適化計画」においては、部局単位の共用化の状況を見ながら本庁単位の共用化に向けて検討することとしていた。</p> <p>しかしながら、本庁一括管理に移行した場合、120 台を超える管理車両が 1 課に集中することになる。これにより、法令等に基づく多数の副安全運転管理者の選任が必要となることに加え、日常の運転命令や点検整備等が 1 か所に集中し、各車両や運転者への目が行き届かなくなるなど、適正な安全運転管理の実効性を担保することが困難になるという実務上の課題がある。</p> <p>本庁単位の共用化によるスケールメリットは認識しているものの、こうした適正な安全運転管理を担保する観点や、各部署における優先的・機能的な車両使用への影響等も考慮し、当面は、効率的かつ効果的な部局単位での共用化を継続することとし、本庁一括管理への移行については、引き続き慎重な検討が必要であると考えている。</p>
---------------------	---	--

<p>3 公用車のメンテナンスリース及びメンテナンス委託の導入</p>	<p>いて改めて検討されたい。</p> <p>なお、本庁単位の共用化を進めない場合は、速やかに計画を変更の上、部局単位の共用化を継続することについて周知を図られたい。</p> <p>【意見4：賃貸借契約及び委託契約の一般競争入札において応札者の増に努められたい】</p> <p>これまでの公用車の調達方法は購入方式とされてきたが、東日本大震災以降、リース契約による調達が見受けられていた。計画では、県所有車両が更新基準を満たした段階で、車両の調達から車検、タイヤ交換等の維持管理を含めたメンテナンスリースに順次切り替えていくこととしている。また、更新基準を満たさない車両については、車両の維持管理業務を委託するメンテナンス委託により、車両管理に係る職員の業務負担の軽減を図ることとしている。</p> <p>リース車両の1年当たりの経費について、計画と令和6年度の実績を比較すると、普通自動車は計画475,000円に対し実績663,960円、小型乗用車（貨物を含む）は計画430,000円に対し実績487,740円と実績が上回っており、軽自動車では計画306,000円に対し実績298,320円と実績が下回っている。計画策定時の試算では使用年数を11年（軽自動車は9年）と想定し、令和6年度実績は5年契約の平均値であること、また、近年の物価高騰もあるため単純に比較はできないが、メンテナンスリース及びメンテナンス委託については、アンケート調査において「事務負担が軽減した」等のメリットが「ある」という回答の割合が93%と高く、導入効果が大きいと評価できる。ただし、賃貸借契約、委託契約ともに一般競争入札の応札者が1者となっているので、競争性を高めるためにも、仕様書の記載内容を工夫するなどして応札者の増に努められたい。</p>	<p>リース車両の賃貸借契約及びメンテナンス委託契約に係る一般競争入札において、いずれも応札者が1者のみにとどまっていることについて、今後は、競争力を高め、コスト削減効果を最大限に引き出すため、より多くの事業者が参入しやすいよう、先行自治体などの取組を参考にし、応札者の増加に向けた検討を進めてまいりたい。</p>
<p>4 保有台数の適正化</p>	<p>【意見5：公用車の運行実績に基づく保有台数の最適化を検討されたい】</p> <p>計画において、本庁の公用車については、最大同時稼働台数をベースに保有台数の適正化を図ることとしており、共用車の保有台数を令和9年度末</p>	<p>本庁単位の共用化については、そのスケールメリットは認識しているものの、適正な安全運転管理を担保する観点や、各部局における優先的・機能的な車両使用への影響等も考慮し、引き続き慎重な検討が必要であると考</p>

<p>5 メン テナンス リース契 約に基づ く導入車 両</p>	<p>(1) 安全機 能搭載 車の導 入</p> <p>(2) 環境配 慮自動 車の導 入</p>	<p>までに 17 台減車することとされている。令和 6 年度末現在 4 台を減車し、123 台の保有となっており、更に 13 台を減車することを目標としているが、令和 6 年度の最大同時稼働台数は 123 台（実稼働車両は 119 台）、平均稼働台数は 79.2 台となっており、不足した場合はカーシェアリング利用で補えることも考慮すれば、目標台数を更に絞り込むことが可能と考えられる。委員監査では、1 日当たりの運行実績を統計的に抽出できるようシステムを改修する予定との説明があったので、システムから得られるデータに基づきシミュレーションを行い、最適解を探求されたい。さらに、計画における減車可能台数は部局単位の共用化の場合の 13 台に対し、本庁単位の共用化では 35 台の減車が可能とされているので、スケールメリットを考慮し、本庁単位の共用化と併せて、減車による保有台数の更なる適正化を検討されたい。</p> <p>【意見 6：先進的な安全運転システムの積極的な導入を推進されたい】 リース車両については、賃貸借契約書の仕様書においてバックモニター、ナビゲーションシステム及び衝突被害軽減ブレーキを搭載することが明記されており、アンケート調査でもバックモニターとナビゲーションシステムの効果が高いことが示されている。安全性を更に高めるためには、ペダル踏み間違い時加速制御装置や車間距離制御装置、後側方接近車両注意喚起装置などの機能が必要との意見も多いので、新たなリース契約を締結する際には、これらの先進的な安全運転システムの積極的な導入を推進されたい。</p> <p>【意見 7：電動車等の環境に配慮した車両の導入を推進されたい】 「みやぎゼロカーボンチャレンジ 2050 戦略」において、公用車については、新規購入・更新（リースを含む）に合わせ計画的に電動車（EV、PHV、FCV）又はHV（ハイブリッド自動車）の導入を推進することとされているが、現在のリース車両は仕様書でハイブリッド車（軽自動車を除く）に限定されている。現在、県庁の地下</p>	<p>えている。</p> <p>今後の減車可能台数については、まずは公用車最適化計画における部局共用化の場合の 13 台を目標とし、システムから得られる各車両の運行データに基づき、減車対象とする車両を決め、保有台数の更なる適正化に向けて減車を進めてまいりたい。</p> <p>事故の発生状況やアンケート結果を踏まえ、職員がより安全かつ安心して公用車を運転できる環境を整備するため、新たなリース契約を締結する際には、先進的な安全運転支援システムを積極的に導入できるよう、仕様書への反映等を含めて検討を進めてまいりたい。</p> <p>EVやPHVの普及のため、本庁地下駐車場や各合同庁舎への充電設備の整備状況と歩調を合わせながら電動車の導入を推進できるよう関係部局と調整しながら検討を進めてまいりたい。</p> <p>なお、大規模災害が発生した際には、停電等のリスクが想定されることから、災害対応における公用車の確実な稼働を担保することも不可欠であるため、今後の車両更新にあたっては</p>
---	---	---	--

<p>6 法定点検等の実施及び安全管理の徹底</p>	<p>(1) 公用車の点検整備の徹底</p> <p>(2) 安全運転管理者等の選任</p>	<p>駐車場には充電設備が2基設置されており、各合同庁舎においても受給電設備の設置工事が進められている。EVやPHVの普及を県が先導していくためにも、地下駐車場への充電設備の設置も含め、電動車の導入を推進されたい。ただし、大規模災害時には停電などのおそれもあるので、電動車に限らず低公害・低燃費の自動車なども含め、全体のバランスを考慮した車種選択を検討されたい。</p> <p>【意見8：法定点検及び6か月点検を全ての公用車で実施されたい】 共用化された公用車については、リース契約及びメンテナンス委託により「法定点検整備」として12か月点検(貨物は6か月点検)、「スケジュール点検」として6か月点検が行われているが、共用化されていない各所属管理の公用車について確認したところ、3機関(本庁2、地方機関1)が法定点検を受けていないという結果であり、その理由として「予算措置をしていない」というものであった。また、6か月点検を受けているのは4機関(本庁3、地方機関1)のみであり、その理由として「リース契約に6か月点検が含まれている」等となっている。法定点検については、罰則規定はないものの法律で義務付けされている点検であるので、予算を確保の上、確実に実施されたい。併せて、不特定多数の職員が使用する公用車の安全性を担保するためにも、全ての公用車が6か月点検を受けるよう改められたい。</p> <p>【意見9：安全運転管理に係る関係規定の周知と副安全運転管理者等の選任を徹底されたい】 安全運転管理者については選任が必要な22機関(本庁11、地方機関11)全てで選任されていたが、副安全運転管理者は選任が必要な6機関(本庁1、地方機関5)のうち2機関(本庁1、地方機関1)で選任されていなかった。また、安全運転推進員は113機関(本庁101、地方機関12)全てで選任されていたが、公用車1台ごとに置くこととされている取扱責任者については「指定することを知らなかった」など</p>	<p>電動車に限らず、停電時でも長距離走行が可能な低公害・低燃費の自動車(ハイブリッド車等)も含め、有事の際のリスク分散と全体のバランスを十分に考慮した最適な車両選択を行ってまいりたい。</p> <p>不特定多数の職員が使用する公用車の安全性を担保し、事故を未然に防ぐためにも、各所属において法定点検が確実に実施されるよう必要な予算措置について促してまいりたい。また、公用車の点検のあり方について検討してまいりたい。</p> <p>安全運転管理者及び副安全運転管理者の選任については、毎年度当初に発出している通知(行管号外)において毎年度周知を行っているが、安全運転管理に係る事務処理に遺漏のないよう、関係規定の周知徹底を一層図ってまいりたい。</p>
----------------------------	---	--	--

<p>7 地方機関への展開</p>	<p>(3) 交通安全教育の推進</p> <p>(1) 地方機関の公用車の事務手続の見直し</p> <p>(2) 地方機関へのメンテナンス委託の導入</p>	<p>の理由により指定が必要な44機関のうち8機関（本庁7、地方機関1）で指定されていなかったため、関係規定の周知を徹底し、事務処理に遺漏のないよう留意されたい。</p> <p>【意見 10：本庁地下駐車場の入出庫に関する研修会の開催を検討されたい】 交通安全教育に関する取組は、職場内研修の開催、所属内会議での周知など全所属で実施されているが、公用車による交通事故は、令和5年度29件（本庁23、地方機関6）、令和6年度38件（本庁32、地方機関6）と推移している。特に本庁の地下駐車場では、通路や区画が狭く事故が続発しているが、保健福祉部では4月の人事異動で新たに本庁に配属された職員を対象に「地下駐車場における入出庫講習会」を独自に開催しているため、このような好事例を水平展開し、全部局を対象とした研修機会を設けることを検討されたい。</p> <p>【意見 11：公用車予約管理システムの対象を地方機関にも拡大されたい】 計画は本庁の公用車を対象としており、地方機関については同種の計画が策定されていない点について、委員監査では「地方機関を対象を拡大するには財源の問題や費用対効果の面で難しい」との回答があった。しかし、令和6年度末現在の公用車管理台数は、本庁165台、地方機関1,034台となっており、紙媒体で決裁が行われている地方機関の公用車使用手続をシステム化することができれば、より大きな効果が期待できる。地方機関は紙決裁のままという状況から脱却し、ペーパーレス化を全庁的に推進するためにも、システムの対象を地方機関へ拡大することを検討されたい。</p> <p>【意見 12：メンテナンス委託の地方機関における導入を検討されたい】 メンテナンス委託については、重量税（公課費）と自賠責保険料（役務費）の支払方法に課題はあるが、車両保有台数の多い地方機関で実施できれば事務負担の軽減効果が大きいので、課題を整理の上、地方機関においても導入できるよう検討されたい。</p>	<p>公用車の安全運転管理をより一層徹底するため、新たに本庁に配属された職員や若手職員などを対象として、全部局が参加できるような地下駐車場の入出庫に関する研修会の開催について検討を進め、職員の安全運転意識の向上と交通事故の未然防止に努めてまいりたい。</p> <p>地方機関においても本庁同様のシステムを導入することについて、全庁的に一連の公用車使用手続を電子化できるよう検討を進めてまいりたい。</p> <p>支払方法等の課題を整理した上で事務負担の軽減に向けた地方機関でのメンテナンス委託の導入の可能性について、検討してまいりたい。</p>
-------------------	--	--	--

<p>(3) 合同庁舎単位の共用化の推進</p>	<p>【意見 13：地方機関の公用車の合同庁舎単位の共用化について検討されたい】</p> <p>地方機関における公用車の共用化について、今回石巻合同庁舎をモデルとしてアンケート調査を実施したところ、緊急時対応車両や国庫補助対象車両等を除けば、実施可能との結果であった。管財課等では、地方毎に個別の事情があること、システムを全合同庁舎に導入するには財源の問題や費用対効果の面で難しいこと、共用化であれば職員ポータル施設の設備品予約機能の活用が可能等の理由を挙げるが、職員ポータルでは予約はできるが決裁機能はない。アンケート調査では決裁機能の評価が非常に高かったため、各地方の事情を確認の上、本庁と同様にシステム導入と併せた共用化について検討されたい。</p>	<p>地方機関においても本庁同様のシステムを導入することも含め、全庁的に一連の公用車使用手続を電子化できるよう検討を進めてまいりたい。</p> <p>合同庁舎単位での共用化については、合同庁舎における公用車の稼働状況等を分析し、検討してまいりたい。</p>
------------------------------	---	--