

練馬区監査委員公表第9号

住民監査請求に係る監査結果の公表について

地方自治法(昭和22年法律第67号)第242条第5項の規定により、住民監査請求の監査結果をつぎのとおり公表する。

令和3年8月26日

練馬区監査委員

山 中 協
萩 野 うたみ
関 口 和 雄
西 野 こういち

**安全・安心パトロールカーの車両
リース契約に関する措置請求**

監査結果

(令和3年8月)

練馬区監査委員

第1 請求の受付

1 請求人

練馬区 A

2 請求書の提出

令和3年6月21日

3 請求の内容

請求人が提出した監査請求書等（別紙1（令和3年6月18日付け）および別紙2（同年7月29日請求人の追加提出資料））および同日に行った口頭意見陳述における請求人の陳述内容から、つぎのように解した。

区は、「安全・安心パトロールカーの車両リース」（令和3年8月21日までの3年リース）契約により電気自動車7台をパトロールに運用しているが、請求人が令和2年6月の日報を調査して作成した「危機管理課安全・安心パトロールカーの使用実態」によると、車両の同時使用が実際には3台であり、4台は予備で待機しており、3台でも十分に運用可能である。

充電のために予備車両が必要とも考えられるが、パトロール中にも充電残量が減少し充電をしている実態があり、パトロール途中での充電をしながらの運用も十分可能である。

また、途中充電が必要な電気自動車を、24時間パトロールの車両に選定したこと自体に問題があり、充電不要な一般的な車両であればコストも下げることができ、24時間の運用にも適している。

このことは、「公金」の使い方として不適切で、大切に有効に使うという意識の低さの現れであり、適切・適正・適法に車種選定すべきところを逸脱している。

災害時の外部給電機との接続という目的もあるが、区は24時間使用ではない車両を多数保有しており、その車両を電気自動車とすることで目的は達成でき、全体的なコストも下げることが可能である。

また、災害時対応の車両は、危機管理課の車両でなければならないという理由はなく、危機管理課の車両が必要であるというのは、区の縦割り行政の弊害である。予算は区の各課のものではなく、区民全体のものであるという意識がないため、不適切な使用となっている。

3年リース契約は、今年8月21日に終了するが、令和3年度練馬区各会計予算説明書によると、総務管理費において安全・安心パトロールカー借上料として10,781千円が計上されており、これは、令和2年度（11,268千円）とほぼ同額である。

そのため、このままでは、今年8月22日以降の安全・安心パトロールカー

借上料は、コロナ禍にもかかわらず、内容の見直しもなく、これまで同様の7台での契約が行われてしまう。

過剰な7台での契約継続は、財務会計上の法規・規範・条例に照らしても不適切であり、過剰な2～4台分の借上料支出は損害となる。

本来練馬区が支出すべきではない予算額の見直しおよび前年同様の支出が実施された場合には、損害補填措置を求める。

4 要件審査

本件措置請求は、地方自治法（昭和22年法律第67号。以下「法」という。）第242条第1項に定める法定要件を具備しているものと認め、令和3年7月20日にこれを受理した。

第2 監査の実施

1 監査の対象事項

住民監査請求は、法第242条第1項に定める違法または不当な財務会計上の行為（当該行為がなされることが相当の確実さをもって予測される場合を含む。）が監査請求の対象となる。

本監査請求では、令和3年8月22日から予定される「安全・安心パトロールカーの車両リース」契約が違法または不当な財務会計上の行為に当たるかを監査対象とした。

2 監査対象部署

危機管理室危機管理課

3 請求人の証拠の提出および陳述

請求人に対し、法第242条第7項の規定に基づき、令和3年7月29日に証拠の提出および陳述の機会を設けたところ、請求人は追加の資料の提出（別紙2）を行うとともに、陳述において本件請求の趣旨の補足を行った。

なお、請求人は陳述において、追加資料 および により環境課、建築課等の車両について言及したが、請求人の証拠の提出および陳述とは、請求の要旨を補足し、あるいはこれに関する新証拠を提出することであるから、追加資料

および ならびに当該部分の陳述については、監査の対象事項には当たらないものであると判断し、これを採用しないこととした。

4 監査対象部署からの監査資料の提出

監査対象部署に監査資料の提出を求めたところ、令和3年7月28日付けで危機管理室長から住民監査請求に基づく監査資料の提出があった。

第3 監査の結果

監査の結果、本件請求については請求人の主張には理由がなく、措置請求は認められないので、これを棄却する。

1 本件「安全・安心パトロールカーの車両リース」の概要

区は、履行期間を平成30年8月22日から令和3年8月21日までとする「安全・安心パトロールカーの車両リース」契約を締結し、電気自動車7台を借り上げている。区では、区内の防犯防火活動を推進する一環として当該車両を運用し、委託警備員による区内パトロールや地域団体へのパトロールカーの貸出しを行っている。

令和3年度においても、当該車両を使用した練馬区内パトロール委託契約を令和4年3月31日まで締結しており、車両のリース期間が満了する令和3年8月22日以降に新たなリース契約が締結されることが予定されている。

2 監査委員の判断

事実確認および監査対象部署からの監査書類の調査等に基づき、本件措置請求についてつぎのとおり判断する。

電気自動車を安全・安心パトロールカーに積極的に活用することは、違法または不当か。

法第1条の2第1項は、「地方公共団体は、住民の福祉の増進を図ることを基本として、地域における行政を自主的かつ総合的に実施する役割を広く担うものとする。」と定めている。今日、地球温暖化の防止は社会の大きな課題となっており、政府は先の気候変動サミットにおいて、2030年度の温室効果ガス削減目標を2013年度比46%減と表明し、東京都は都議会において2030年度までに全ての新規販売乗用車を非ガソリン車とする旨答弁している。

こうした動きを踏まえ、練馬区が温室効果ガスの削減に自主的かつ総合的に取り組むのは当然であり、24時間運行の安全・安心パトロールカーを含む区活用車両に積極的に電気自動車を活用することは、違法または不当ではない。

使用実態から見て安全・安心パトロールカーは3台でも十分運行可能か。

請求人は、自らが調査した期間において電気自動車両の同時運行が3台となっていることから、その時点で待機している残りの車両は必要がないと主張している。

安全・安心パトロールカーのように限られた地域での長時間運行は、請求人が言及しているとおり、電気自動車は充電のための予備車両が必要である。

パトロールの内容は、24時間パトロールと12時間パトロール（7:00から

19:00まで)とを基本としていることから、終日にわたり常時2～3台の車両が区内を巡回している。この通常巡回のほか、必要に応じた特別巡回(無人ATMパトロール、感染症対策公園パトロール等)や地域貸出(パトロールカーを町会や自治会、PTA、商店会、地域防犯防火連携組織などに貸し出して巡回)を実施しており、同時に4台または5台の車両を使用することがある。

地域貸出は、令和元年度が342回、令和2年度はコロナ禍により大幅に減少したものの134回の実績がある。

したがって、電気自動車による安全・安心パトロールカーは、3台では必要な運行体制を維持できないのは明らかである。

パトロール途中で充電を行うことにより予備車両を持たない運行方式を採らないことが違法または不当か。

請求人は、電気自動車がパトロール中に充電している実態があるとし、この方式によれば予備車両は不要であると主張している。

パトロールカーの充電は、予備車両に対して区の普通充電設備2基(1か所)を使用しているが、7台の車両を運用するには充電量が不十分であるため、令和2年度までは、区内6か所の日産店舗の急速充電(1回当たり30分)を併用していた。パトロール中の日産店舗での急速充電では、充電時間の30分および店舗への往復の間、本来のパトロール業務が中断されることになる。さらに、一般の車両が充電をしていれば待機を余儀なくされる等、パトロール中の急速充電を基本とした運行方法は、安定したパトロール活動を行う上で課題がある。また、区内の数少ない充電スタンドを区有車が日常的に利用することによる一般の利用車両への影響にも配慮する必要がある。そこで区は、令和3年度から、普通充電設備を2基(2か所)増設して4基(3か所)とし、店舗での急速充電を原則として使用しない運用を開始している。

また、請求人は、充電不要な一般的な車両であればコストも下げることができ24時間の運用にも適していると主張しているが、電気自動車の充電費用について、ガソリン車を使用した場合の燃料費を試算して比較すると、走行距離1km当たりの年間経費(令和元年度と2年度の平均)は、前者の方が2割程度安価となっている。

したがって、充電に必要な一定の予備車両を持ちながら24時間パトロールの車両として使用することは、違法または不当ではない。

本件危機管理課の電気自動車を災害時の外部給電対応の車両とすることは、違法または不当か。

請求人は、区は24時間使用ではない車両を多数保有しているのであるから、災害時対応の車両が危機管理課の電気自動車でなければならないという理由

がないと主張している。

電気自動車は、災害による停電時に貴重な電源として活用できることから、区は、区民に「災害時協力登録車制度」を呼びかけるなど、大規模災害時に備えた区の先駆的取組として、その活用に積極的に取り組んでいる。特に、安全・安心パトロールカーは、区民生活を守る象徴的存在として日常的に区内全域で安全安心の普及啓発活動を行っている。様々なイベント等で外部給電のデモンストレーションを行うなど、区民の理解を広げることは、危機管理課の安全・安心パトロールカーが担うのにふさわしい役割であると判断できる。

したがって、本件危機管理課の電気自動車を災害時の外部給電対応の車両とすることは、違法または不当ではない。

令和3年8月22日から、3台～5台を超える台数で新たな契約を締結することは、違法または不当か。

請求人は、電気自動車7台の運用では無駄が多く、3台～5台で安全・安心パトロールカーの業務運営を実施すべきであると主張している。

前述のとおり、安全・安心パトロールカー事業では、通常巡回のほか、特別巡回や地域貸出などによるパトロールを行っている。通常巡回では、昼間3台(夜間2台)が巡回し、待機時には、区の充電設備で充電を行っている。通常巡回以外の、地域貸出や特別巡回、点検・故障時等の対応等を考慮した適切な台数の車両を確保する必要がある。さらに、確保車両を何台とするかは、使用実態に見合うものとする必要がある。

区は、地域貸出実績がコロナ禍で約3分の1に激減したことを踏まえ、コロナの影響による厳しい財政状況も鑑み、令和3年度より地域貸出の回数や時間等の貸出要件の見直しを行い、同年8月22日からの新たなリース契約において電気自動車6台を契約締結することとした。これは、令和3年3月の本年度予算案議決時においてすでに決定されていた内容である。新たなリース契約は、違法または不当ではない。

以上、本件については、違法または不当な点は認められない。

よって請求人の主張には理由がなく、本件請求は棄却するのが相当であると判断した。

第4 おわりに

安全・安心パトロールカー事業は、区内全域で常時パトロールカーによる巡回が行われることで、区内の犯罪を抑止し、区民が安全で安心して暮らせる環境を整備するとともに、区内の自主防犯活動団体とも連携しながら、地域の見守りを強化し、安全で安心して住み続けることのできるまちの実現に大きな役割を果たしている。

今般、地域貸出の見直しが行われたところであるが、区民の期待も大きいことから、今後の利用実績の回復状況等を注視しつつ、必要な運行台数を確保する等、適切な運用に取り組まれない。

【注】 別紙1および別紙2は省略した。