

神 監 1 第 126 号
平成 22 年 8 月 4 日

A 様

神戸市監査委員	櫻	井	誠	一
同	佐	伯	育	三
同	崎	元	祐	治
同	芦	田	賀	津美

タクシーの使用に関する住民監査請求の監査結果について（通知）

平成 22 年 6 月 7 日に提出されました標記の住民監査請求について、地方自治法第 242 条第 4 項の規定により監査した結果を次のとおり通知します。

第1 請求の要旨

平成22年6月7日に提出された措置請求書によると、請求の要旨は次のとおりと解される。

環境局施設課布施畑環境センター（以下「センター」という。）の職員2名は、日常的にタクシーチケット（以下「チケット」という。）を使用しタクシー通勤を行っている。

また、みなと総局神戸空港管理事務所（以下「空港管理事務所」という。）の職員は、輪番制の早朝勤務の際、チケットを使用しタクシー通勤を行っている。

このタクシー利用費の支出は、下記の点からいずれも違法不当な公金の支出であることから、次のとおり、必要な措置を講ずるよう求める。

(1) センターのタクシー通勤を直ちに改め、違法に支出されたタクシー料金を全額返還すること。

また、違法なチケット利用を認めた関係者の処分を行うこと。

(2) 空港管理事務所の違法・不当なタクシー利用を改め、違法に支出されたタクシー料金を全額返還すること。

(3) 神戸市（以下「市」という。）全体の不適切なタクシー利用実態を調査し、厳正かつ適正なタクシー利用を実現すること。

また、「自動車使用承認兼内訳書」をより適正なものに改善すること。

理 由

1 センターの職員2名のタクシー通勤は、「職員の通勤手当に関する規則」（以下「通勤手当規則」という。）第7条、同第8条、同第12条、「神戸市職員の給与に関する条例」（以下「給与条例」という。）第9条及びチケットの使用基準（内規）に違反する行為であり、当該タクシー料金の支出は、違法不当な公金の支出である。

2 空港管理事務所の職員が輪番制の早朝勤務の際、公共交通機関の乗車では始業時刻に間に合わないことを理由にタクシー通勤が認められているが、タクシーを利用して始業時刻には間に合わないことは実地検証により明らかなので、タクシー料金の支出は無駄な出費であり、違法不当な支出である。

第2 監査の実施

1 監査の対象

請求人が措置請求書に添付している「自動車（タクシー・ハイヤー）使用承認兼内訳書」（以下「使用承認兼内訳書」という。）によれば、各職員が使用したチケットは次のとおりである。

①センター破砕選別施設職員

平成21年4月3日～同年8月17日まで 176枚 371,760円

②センター管理事務所職員

平成21年4月1日～同年8月17日まで 80枚 159,600円

③空港管理事務所職員 6名分

平成21年4月1日～同年9月9日まで 106枚 291,820円

（平成21年4月1日午後3時に乗車した緊急の会議出席のために使用した1枚2,900円は、請求人の主張する早朝出勤に使用したものではないことが明らかであるので除外した。）

センター職員及び空港管理事務所職員が使用したチケット料金は、兵庫県タクシー事業協同組合（以下「チケット発行者」という。）が毎月20日に締め切り提出してくる請求書に基づいて、翌月に支出されている。

支出命令書で確認したところ、センターについては、平成21年4月20日締め切り分の支払日は同年5月8日、同年5月20日締め切り分の支払日は同年6月2日であり、空港管理事務所については、同年4月20日締め切り分の支払日は同年5月19日、同年5月20日締め切り分の支払日は同年6月19日であった。

地方自治法（以下「自治法」という。）第242条第2項は、住民監査請求は「当該行為のあった日又は終わった日から1年を経過したときは、これをする事ができない。ただし、正当な理由があるときは、この限りでない。」と規定しており、本件の請求受付が平成22年6月7日であることから、センターについては平成21年4月20日締め切り分及び同年5月20日締め切り分、空港管理事務所については同年4月20日締め切り分が、料金支払い後1年を経過していることにより、住民監査請求をすることができない。加えて請求人は平成22年3月29日に本件と同趣旨の神戸市長あて要望書を提出していることから、当該行為の存在を知っていたことは明らかであるし、また、1年を経過したことについて正当な理由の主張も行っていない。

以上のことから、上記①②③のうち、センターについては平成21年4月20日締め切り分及び同年5月20日締め切り分、空港管理事務所については同年4

月20日締め切り分を除外したチケットの料金支出を監査の対象とすることとした。

よって、監査の対象の内訳は次のとおりである。措置請求書記載の空港管理事務所職員6名中1名のタクシー利用は、そのチケット料金の支出がいずれも監査の対象外であることから、職員数としては5名分が対象となる。

①センター破砕選別施設職員	118枚	249,080円
内訳	6月20日締め切り分のうち、4月、5月に使用分	
	21枚	44,500円
6月2日～30日使用分	43枚	90,540円
7月2日～31日使用分	39枚	82,460円
8月3日～17日使用分	15枚	31,580円
②センター管理事務所職員	51枚	101,100円
内訳	6月20日締め切り分のうち、5月に使用分	
	8枚	15,840円
6月1日～29日使用分	17枚	33,860円
7月1日～30日使用分	17枚	33,700円
8月3日～17日使用分	9枚	17,700円
③空港管理事務所職員 5名分	93枚	256,040円
内訳	5月20日締め切り分のうち、4月に使用分	
	9枚	25,360円
5月1日～30日使用分	22枚	59,120円
6月2日～30日使用分	19枚	52,880円
7月1日～30日使用分	19枚	52,920円
8月4日～31日使用分	20枚	54,600円
9月3日～9日使用分	4枚	11,160円

なお、措置請求書中、市全体のタクシー利用について不適切な実態があることを前提として措置を求めている項目があるが、これについては請求人が不適切であるとする行為が特定されていないため、監査の対象としない。

2 監査の実施

環境局、みなと総局及び行財政局（以下「当局」という。）の関係職員から事情聴取を実施したほか、関係書類等について監査を実施した。

請求人に対しては、自治法第242条第6項の規定に基づき、平成22年7月2日に陳述の機会を設けた。

第3 監査の結果

1 事実の確認

(1) センターについて

所在地は、西区伊川谷町布施畑字丸畑で、神戸市営地下鉄名谷駅（以下「名谷駅」という。）から約6 kmの地点に位置している。

業務内容は、神戸市事業所事務分掌規則によれば、埋立地の管理、破碎選別施設の管理運営等であり、具体的には、市内の燃えないごみの受け入れ、ごみの破碎等である。

勤務時間は、一般事務等職員が午前8時から午後4時45分まで、行政技術等職員が午前8時30分から午後5時15分までで、週休日はいずれも土曜、日曜である。（特別の勤務に従事する職員の勤務時間等に関する規程 別表）

職員数は、平成21年度神戸市職員録によれば、センター全体で30名、うち破碎選別施設に15名である。

なお、センターは、給与条例第9条第4項により、自動車その他の交通用具での通勤者に対して通勤手当の加算が認められる「通勤するのに不便であると認められる公署」（以下「通勤不便公署」という。）として、神戸市人事委員会が承認している。

(2) 空港管理事務所について

業務内容は、神戸市神戸空港管理事務所事務分掌規則によれば、神戸空港に係る施設の管理に関する事務である。

職員数は、平成21年度神戸市職員録によれば17名である。

神戸空港条例によれば、神戸空港（以下「空港」という。）の運用時間は、午前7時から午後10時までで、勤務時間は、一般事務職員及び行政技術職員が「(1) 午前6時15分から午後3時まで (2) 午前9時から午後5時45分まで (3) 午後1時30分から午後10時15分まで」で交替勤務を行う。（特別の勤務に従事する職員の勤務時間等に関する規程 別表）

なお、平成22年3月30日に上記規程を改正する訓令が定められ、「午前6時15分から午後3時まで」を「午前6時30分から午後3時15分まで」に改め、同年4月1日から施行されている。

早朝勤務者は、空港運用開始前に「場面点検」と「機器点検」を行う。

「場面点検」は、航空機の離着陸時の事故につながる恐れのある落下物の除去及びバードストライク防止のため鳥を威嚇して追い払う業務で、国土交通省作成の「空港運用業務指針」に基づく「神戸空港飛行場面点検実施要領」や「制限区域の安全点検の実施方法等」の内部規定に基づいて行うものである。

「機器点検」は、空港管理事務所内のオペレーション室の各種設備を点検し、運航管理に係る多くの運航支援システム機器を起動させる業務である。

(3) 市の通勤手当に関する規定について

自治法第204条第2項では、地方公共団体は条例で職員に対して通勤手当等の手当を支給することができるとし、同条第3項で、手当の額及びその支給方法は条例で定めなければならないとしている。

これを受けて、給与条例第9条第1項により、通勤手当は①通勤のため交通機関等を利用してその運賃等を負担することを常例とする職員、②通勤のため自動車その他の交通用具を使用することを常例とする職員に支給するとし、同条第2項では、上記①の職員の通勤手当の額は、人事委員会規則で定めるところにより算出し、1か月当たりに換算した場合、5万5千円を上限とする旨規定している。

通勤手当規則第2条では、給与条例第9条及び通勤手当規則に規定する「通勤」とは、「職員が勤務のため、その者の住居と勤務公署との間を往復することをいう。」としている。

同規則第5条により、給与条例第9条第1項に定める職員は、通勤の実情を所属長を経て任命権者に届け出なければならず、同規則第6条第2項では、任命権者は職員の届出に基き、その者が給与条例第9条第1項の職員たる要件を具備すると認定したときは、その者に支給すべき通勤手当の額を決定しなければならないとする。

同規則第7条は「交通機関等に係る通勤手当の額は、運賃、時間、距離等の事情に照らし最も経済的かつ合理的と認められる通常の通勤の経路及び方法により算出するものとする。」として、通勤手当の額の算出基準を定め、同規則第8条は「前条の通勤の経路又は方法は、往路と帰路とを異にし、又は往路と帰路とにおけるそれぞれの通勤の方法を異にするものであってはならない。」と定めている。

なお、給与条例第9条第1項第2号に規定する交通の用具は、通勤手当規則第10条により、市の所有に属するものを除く、自動車、原動機付自転車その他の原動機付の交通用具、自転車及び舟艇とされている。

(4) 市のタクシー及びチケットの使用等に関する内規等について

平成21年3月16日付の行財政局長発、各局室区長あて通知（以下「平成21年行財政局長通知」という。）では、タクシーの使用については、①事前に所属長の承認を受けること ②所属長は使用の必要性を十分に検討し、使用を極力縮減するよう努めること ③使用は、公用車を使用できない場合でかつ公共交通機関の利用が困難な場合等に限ること ④事前に使用承認兼内訳書に必要事項を記入すること ⑤特定のタクシー会社（運転手）に偏らないよう注意することとし、市民の誤解を招くことのないよう、厳正かつ適正な使用に努めることとしている。

また、同通知では、チケットは物品管理者が管理し、使用の都度、その用途及び必要に応じた枚数を交付し、交付の際には管理簿（受払簿）に受領印を徴することを求めている。

平成11年10月4日付の総務局長及び理財局長発、各局本部区室長あて通知では、「業務執行に当たっては、公用自動車や電車・バス等を利用するように努め、タクシーを利用する場合は必要最小限にとどめるとともに、利用に当たっては、相乗りや電車・バス等との併用に努めること。」としている。

2 当局の説明

(1) 環境局

① タクシー利用と通勤手当の関係

センターには、管理事務所と破砕選別施設があり、最寄りの神姫バスの中畑停留所から管理事務所まで約3km、徒歩で約1時間、破砕選別施設まではさらに約5分かかる。名谷駅の始発バスに乗車しても中畑停留所到着は7時22分なので、同停留所から歩いた場合、管理事務所の始業時刻8時、破砕選別施設の始業時刻8時30分には間に合わない。なお、名谷駅からは徒歩で約2時間弱、タクシーで約15分である。

センター所属職員30名中、車等交通用具利用者が28名であり、それ以外の2名が本件職員である。1名は管理事務所、1名は破砕選別施設に勤務する。

本件職員2名の通勤届は、自宅から名谷駅までは公共交通機関、名谷駅から勤務公署はタクシー利用とされている。タクシーは通勤手当の対象となる交通機関及び交通用具として認められていないので、通勤手当としては、居住地最寄駅又は停留所から名谷駅までの公共交通機関の運賃相当額を支給し、タクシーを利用することにより要する経費は支給していない。

一方、名谷駅からの交通手段がないため、名谷駅からセンターまでの移動手段の確保として、やむをえずタクシー利用を認め、チケットの使用を承認している。

② チケットの使用状況

通常、本件破砕選別施設職員は往路及び帰路、本件管理事務所職員は帰路のみ、タクシーを利用している。

チケットは、環境局施設課（以下「施設課」という。）からセンター所長（以下「所長」という。）に冊単位で払い出しを行い、所長が管理している。本件管理事務所職員は、使用の都度、所長に承認をもらって交付を受け、本件破砕選別施設職員は自らが責任者であるため、一定枚数を所長から受け取り管理し、使用時には本人が使用承認を行っている。

使用承認兼内訳書の乗車時刻、料金等は、事後に本人が記入している。支払手続きについては、使用したチケットと請求書が届いた時点で、施設課で使用承認兼内訳書と照合して料金の支払いをしている。

③ タクシー利用以外の手段の検討

本件職員2名の帰路でのタクシー同乗は、勤務地が離れていること、退庁時刻が異なることから難しいが、時間が合わせられる場合には同乗するよう奨励している。

平成11年度までは通勤用業務バスを保有していたが、経費節減のため廃止し、以後、これに代わる手段として、車通勤できない職員にはタクシー利用の承認を行ってきた。

中畑停留所でのタクシー乗継は、バスが1時間に1本の運行なので現実的に難しい。

車通勤可能者の配置については、人事異動に際し、運転免許証の保有の確認はしているが、車の保有状況や車通勤が可能かまでは聞き取りしておらず、制度上、車通勤を職員に強制できる仕組みにはなっていない。

(2) みなと総局

① チケットの使用状況

空港管理事務所では、職員3名が輪番で早朝勤務に従事する。平成21年度は午前6時15分が早朝勤務の始業時刻である。

本件職員は、いずれも三宮駅から神戸空港島まではポートライナーを利用する通勤届が提出されており、居住地最寄駅又は停留所とポートライナー神戸空港駅間の通勤手当が支給されている。

しかし、6時15分の始業時刻に間に合うポートライナーは、三宮駅発5時40分しかなく、これに乗車できない場合、始業時刻に間に合うためには、タクシーを利用せざるをえない。本件職員は、いずれも居住地最寄駅での始発に乗車しても5時40分までに三宮に到着することができないことを、個々の通勤届の通勤経路により所属長が確認しており、よって、早朝勤務時にはタクシー利用を認め、チケットの使用を承認している。

チケットの使用に当たっては、事前に使用承認兼内訳書に使用日時等の必要事項を記載して所属長の承認を受け、同書中の乗車時刻については、チケット発行者から1か月分の請求書が届いた後、まとめて本人が記入している。請求書受理後、空港管理事務所管理課長を支出担当者として、書類のチェックを行い支出を行っている。

なお、早朝勤務の始業時刻が6時30分に変更された平成22年4月1日以降は、早朝勤務におけるタクシーの利用者はない。

② 早朝勤務者の始業時刻の決定方法及び出勤実態

他空港では、運用開始時刻の30分前を始業時刻とし30分以内で点検を行う例が多いが、習熟するまでの間、安全・安心な管理・運営を徹底したいとの職員の強い思いから、他空港より点検時間を長く確保することとした。

空港開港前に実地検証を何度も行い、三宮駅5時40分発のポートライナーに乗れなくてもタクシーを利用すれば6時15分に出勤可能であることを確認して早朝勤務者の始業時刻を決定した。

なお、空港管理事務所には職員の出勤時刻を記録するシステムがなく、実際に職員が出勤した時刻を証明できる手段はない。

3 判 断

請求人の主張に対して、次のとおり判断する。

理由 1 「センターの職員2名のタクシー通勤は、通勤手当規則第7条、同第8条、同第12条、給与条例第9条及びチケットの使用基準（内規）に違反する行為であり、当該タクシー料金の支出は、違法不当な公金の支出である。」について

(1) 請求人の主張する違法不当理由に関する判断

チケットの料金は、市とチケット発行者との間であらかじめ締結されたチケット使用契約に基づき支払われるものであり、市は使用されたチケットの料金の請求には応じる必要がある。

請求人は、本件におけるチケットの支給・使用は通勤手当の支給と同一視できるという独自の見解を前提に、チケット料金の支出は給与条例、通勤手当規則違反であり違法な支出であると主張している。

請求人が違法の根拠として列挙する通勤手当規則第7条、第8条は通勤手当の額の算出基準であり、給与条例第9条、措置請求書の記述から同条第2項は通勤手当の1か月あたりの上限額を5万5千円とするもの、通勤手当規則第12条は通勤手当の支給の始期及び終期に関するものである。

しかし、そもそもチケット料金の支出は、市がチケット発行者に対してタクシーを使用したことの対価を「使用料及賃借料」として支出するもので、市が職員に対して「通勤に要する費用を補うための生活給として」（逐条地方公務員法第1次改訂版P436）支給し、「実費弁償に相当する」（同左）とされる通勤手当の支給とは異なるものであるから、給与条例、通勤手当規則の適用を受けるものではない。

一方で、請求人は費用として支出をするチケットの使用基準を持ち出し、公共交通機関が利用できる時間帯でのタクシー利用であること、及び「相乗り等の配慮を全く行わず、一人一台のタクシーを専用利用」しているとして、内規違反の違法不当な行為であると主張している。平成21年行財政局長通知で、タクシーの使用は公用車を使用できない場合でかつ公共交通機関の利用が困難な場合等に限ること、及び平成11年10月4日付通知で「相乗りや電車・バス等との併用

に努めること。」としており、これらに反するという主張かと思われるが、内規に反するからといって直ちに違法なチケット使用であり、当該チケット料金の支出が財務会計上違法となると解することはできない（同旨 平成14年9月26日大阪地裁判決）し、また、当該項目は努力規定であり、そのとおりに実施されていないことが直ちにすべて不当な行為となるわけではない。

よって、請求人がチケット料金の支出を違法不当であると主張して掲げる法令及び内規等の規定は根拠となりえず、請求人の主張には理由がない。

ただ、本件チケット料金の支出は、個々の職員の通勤のために支出される費用であることから、実質的には職員個人に対して支給する通勤手当と変わらないのではないかとする請求人の主張の前提となる考え方も、市民感情としては否定できない。

確かに、当局の説明によれば、従前は通勤困難者のために通勤用業務バスを運行していたものの経費削減のため廃止し、その代替としてタクシー利用を承認したという経緯があることから、通勤用バスの経費がチケット料金に置き換わったのであり、チケット料金を市の費用として負担することには理由があるということはある。

しかし、一方、当局が、タクシーを利用することに要する経費は通勤手当として支給しないとする理由「タクシーは通勤手当の対象となる交通機関及び交通用具ではない。」には、明文の根拠は存在しない。

国家公務員の場合には、その通勤手当について定める人事院規則9-24第8条第1項第3号でいう「人事院の定める普通交通機関等」は、「通勤手当の運用について」によって「通勤に利用し得る普通交通機関等がタクシー又はハイヤー以外にない場合において、これらを利用して通勤することを常例とするときにおけるタクシー又はハイヤーとし」と規定されており、タクシーを通勤手当の対象とする場合もあることが明文で示されている。

通勤で利用するタクシー料金の性格は、市の費用としての支出か、通勤手当としての支給か、タクシー利用と通勤手当の関係についての当局の説明は不透明であり根拠があいまいなので、市民にはわかりにくい。

そこで、チケット料金が市の費用として支出されていることを前提としつつ、請求人が掲げる根拠以外でチケット料金の支出が違法不当な支出といえるか否かを、加えて検討することとする。

（2）請求人の主張する違法不当理由以外による判断

平成14年9月26日大阪地裁判決は、「タクシー乗車券の使用の適否の問題は、結局のところ、当該使用に係る通信運搬費の支出が財務会計上違法であるかどうか

かの問題として検討すべきものであり、タクシー乗車券の使用に係る支出が財務会計法規に照らして違法である場合には、当該タクシー乗車券の使用によって利益を受けた者は、乗車料金相当額につき、「市に対して不当利得返還義務を負うと解される。」とする。

また、「普通地方公共団体は、その事務を処理するために必要な経費を支弁するものであるから（地方自治法232条1項）、具体的な公金の支出が普通地方公共団体の事務処理のために必要と認められない場合には、当該支出は地方自治法232条1項に反し、違法というべきである。また、普通地方公共団体は、その事務を処理するに当たっては、最小の経費で最大の効果を上げるようにしなければならず（同法2条13項）〈注：現14項〉、経費が当該普通地方公共団体の住民の公租公課によって賄われるものであるから、その目的を達成するために必要かつ最小の限度を超えて支出してはならない（地方財政法4条1項）とされているところ、事務処理のために必要とされるものであっても、予算執行時における地域住民の生活水準や一般的経済観念等に照らし、この限度を超えると判断される支出については違法というべきである。」と判示している。

よって、まず、チケット交付が適正な手続きによるものであったか否か、次にチケット使用については、チケット料金の支出が公務上必要とされる経費の支出といえるか否か、必要であるとしても必要かつ最小の限度を超えていないか否かについて検討する。

① チケットの交付手続

チケット交付の形式的手続きについては、i)所属におけるチケットの管理は、物品管理者である所長がチケットを管理し、本件管理事務所職員については使用の都度、所長の承認を得て交付を受け、本件破碎選別施設職員は係長級職員であるため、一定枚数を所長から受け取り自らが管理し使用していること、ii)タクシーの使用は、使用承認兼内訳書に、具体的使用目的は「通勤」、使用理由は「交通機関利用困難」など必要事項を記入して所属長の承認を得ていること を「施設課消耗品管理簿（タクシーチケット）」、「タクシーチケット管理簿」（センター管理事務所分及び破碎選別施設分）並びに施設課使用承認兼内訳書の記載により確認した。

よって、チケットは、平成21年行財政局長通知に従って適正に交付されているものといえる。

② 公務の必要性と必要最小限度の支出

次に、当該チケット料金の支出が公務上必要とされる経費支出であるか否かを検討する。

センターは、最直近の神姫バスの変電所前停留所から約1km、徒歩約15分

程度の地点に位置しているが、同停留所に停車するバスは1日1往復であり、通勤時間帯に運行していない。このため、センターは、「一般に利用される交通機関の運行回数が著しく少ない等特に通勤するのに不便であると認められる公署」(通勤手当規則第10条の2第1項第2号)として、自動車その他の交通用具での通勤者に対して通勤手当の加算が認められる「通勤不便公署」の認定を受けている。

次に近いのが神姫バスの中畑停留所であり、そこからセンターまで約3km、徒歩で約1時間かかる。請求人は、実際にバスの停留所から歩き、徒歩による通勤が十分に可能であると陳述している。

しかし、歩いて到達することができるということと、毎日、通勤で、公共交通機関の乗り継ぎに加えてさらに徒歩で片道1時間を往復することが現実的であるかということとは別問題であり、本件センター職員がバスの停留所とセンター間を徒歩で通勤しないことが社会通念を超えているものとは言い難い。

加えて、名谷駅と中畑停留所間のバスは1時間に1本程度、1日15往復の運行である。上述の通勤不便公署の認定においてではあるが、要件の一つに「一般に利用される交通機関の運行回数が概ね1日15往復以下」という項目があることを考慮すると、通常、通勤での利用に適する交通機関は1日16往復以上であり、それを満たさない場合は交通機関がないことに準じると考えられているものと解釈できる。

となれば、名谷駅とセンター間は公共交通機関がないにほぼ等しく、その間の通勤にはタクシーを利用せざるをえないといえる。そうすると、名谷駅とセンター間のチケット料金の支出については、職員の通勤手段を確保するために公務上必要であり、一般的に認められる範囲を超えているとは言い切れない。

よって、請求人が掲げる根拠以外の視点として、自治法第2条第14項、同法第232条第1項、地方財政法第4条第1項及び平成21年行財政局長通知に照らして検討しても、当該チケット料金の支出は、これら法令等に反するものではなく、違法不当な公金の支出とは言えない。

理由 2 「空港管理事務所の職員が輪番制の早朝勤務の際、公共交通機関の乗車では始業時刻に間に合わないことを理由にタクシー通勤が認められているが、タクシーを利用しても始業時刻には間に合わないことは実地検証により明らかなので、タクシー料金の支出は無駄な出費であり、違法不当な支出である。」について

本件監査対象となるチケットを使用した空港管理事務所職員5名が、使用承認兼内訳簿に記載している早朝勤務の際の三宮でのタクシー乗車時刻は、5時55分又は6時とする者が2名、6時又は6時5分とする者1名、6時3分とする者1名、6時5分とする者が1名である。

請求人は、午前6時台に三宮から神戸空港間のタクシー所要時間が実際にどれくらいかかるかの実地検証をした結果、平均17分台であり、仮に15分で到着できたとしても、6時3分、6時5分乗車の場合は、6時15分の始業時刻に間に合わないとしている。

当局の説明によれば、実地検証の結果、6時15分に出勤可能として始業時刻を定めたとのことであるが、タクシーが法定速度を超えて走行したことにより実態として間に合ったとしても、適法な手段で始業時刻までに出勤が可能か否かまで確認したのかは疑問である。現に神戸空港ターミナル株式会社発行の「神戸空港時刻表&GUIDE」には、空港への車でのアクセスについて「三宮からは車で約15分(8km)」との記載がある。

ただ、空港管理事務所にはタイムカードのように出勤時刻を記録するものがないため、実際に早朝勤務の始業時刻に間に合っていたか否かを証明する手だてはない。

以上を踏まえて、上記理由1と同様に、チケット料金の支出が公務上必要とされる経費の支出といえるか否か、必要であるとしても必要かつ最小の限度を超えていないか否かを検討すると、少なくとも使用承認兼内訳書にタクシー乗車時刻6時3分、又は6時5分の記載があるチケット料金の支出は、タクシーが法定速度で走行すれば始業時刻に間に合わない恐れが極めて高く、実際に始業時刻に間に合っていたことを証明することもできないので、当局の主張する「始業時刻に間に合うためには他に交通機関がないのでやむを得ずタクシーを利用する」というタクシー利用の理由は成立し難い。

よって、当該分のチケット料金の支出は、公務上必要とされる経費の支出と断言することは困難であり、自治法第232条第1項に違反する恐れが極めて高い支出といえる。

このような支出は、市の事務処理のために必要なものとは認めにくいところ、当該支出の支出担当者、遵守困難な早朝勤務始業時刻の設定関与者等から市に対して、自主的に、当該支出のみならず、空港開港の平成18年2月16日以降のチケット料金の内、三宮駅到着が午前5時55分以降になる交通機関利用者の乗車分全ての支出額513,260円が平成22年8月2日に納入された。これについては、同日付納入通知書兼領収証書により確認している。

また、平成22年3月30日の「特別の勤務に従事する職員の勤務時間等に関する規程」の改正により、早朝勤務者の始業時刻は午前6時30分に変更されたことから、同年4月1日の同規程施行日より、早朝勤務者のタクシー利用はなくなっている。

したがって、空港管理事務所のタクシー利用に関して請求人が求める措置は実質的に既に講じられたものと判断する。

第4 結 論

(1) センター職員のタクシー利用に関するチケット料金の支出について

センター職員のタクシー利用に関するチケット料金の支出は、請求人が列挙する法令等の規定が違法不当の根拠となりえず、また、公務上必要とされる支出であって、社会通念を超えるものとも言い切れないので、違法不当な公金支出とはいえない。

よって、請求人の主張には理由がなく、措置の必要を認めない。

なお、過去において通勤用業務バスを経費節減のため廃止し、その代替手段としてタクシー利用を承認してきた経緯があり、本件タクシー利用はむしろ経費の抑制策であったことから、当該チケット料金の支出が、社会通念上、必要かつ最小の限度を超えた支出とは言い難い。しかしながら、本件センター職員のタクシー利用を承認するにあたり、詳細に様々な手段を調査し、経費を極限まで抑える工夫の余地が全くなかったかといえ、そうとも言い切れない面もあると考える。

そこで、本件センター職員の日々のタクシー乗車距離を現実的な方法で極力短縮し、チケット料金の支出額をより減少させる手段を検討されたい。その際には、一方で通勤手当や経費の増加が生じ総合的に市の支出金額増になるということがないように留意されたい。

(2) 空港管理事務所職員のタクシー利用に関するチケット料金の支出について

空港管理事務所職員のタクシー利用に関するチケット料金支出については、違法支出の恐れがある該当金額が既に市に返還済みであり、かつ、規程改正による始業時刻の繰り下げにより平成22年4月1日以降、早朝勤務におけるタクシーの利用者もなくなった。

このことから、請求人の求める是正は既に講じられているものであり、さらなる措置の必要は認めない。