

船橋市監査委員告示第 6 号

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 項に基づく船橋市職員措置請求について、同条第 4 項の規定により監査を実施したので、その結果を公表する。

平成 30 年 5 月 7 日

船橋市監査委員	中 村 章
同	齋 藤 弘 之
同	佐 藤 重 雄
同	齋 藤 忠

第 1 請求人

住所・氏名 省略

第 2 請求の受理

監査の実施にあたり本件措置請求書は、法第 242 条第 1 項の要件を具備しているものと認め、平成 30 年 3 月 6 日付けでこれを受理した。

第 3 監査の実施

1 請求の要旨（措置請求書の原文のとおり）

- ① 船橋市の地域公共交通活性化協議会は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第 6 条に基づき、平成 20 年度から活動されている実績のある組織です。

よって、船橋市に居住する住民のため、税金を公正、かつ費用対効果等を十分に検討され、その目的を達成するためお仕事をされるのがその本旨と理解します。

その地域公共交通活性化協議会及び事務所管の道路部道路計画課交通政策係（以下「甲」という。）と船橋二和グリーンハイツ自治会長及びバス導

入推進チーム（請求者には正式名称は不明、船橋二和グリーンハイツ自治会長から名義借りをして地域住民代表と称している団体、自治会長名がないと船橋市行政機関の対象とはなり得ないとの理由でその名義を借用しているとのこと。以下「乙」という。）は、二和グリーンハイツ線バス補助事業計画（請求者には正式名称は不明、便宜的に呼称し、以下「事業計画」という。）を推進するに当たり、両者は結託して、事業計画当初から乙の杜撰と思われる資料等（バス利用者人員、住民アンケート調査結果とかいうもの）を過大評価し、恣意的に本計画を推進しました。

乙の一員である A 氏は、当時の市長の藤代氏とは県立船橋高校の柔道部の先輩後輩の間柄、当時の市議会議員小石氏は A 氏の先輩という人間関係があり、A 氏はお役所へ顔が利くとのことで、色々と積極的に活躍されております。

乙の関係者は、平成 24 年 2 月 25 日、A 氏の調整で小石議員及び中村議員を訪問し、「色々なアドバイス」を受けました。

同日、両議員のセットにより市長室において乙の関係者と藤代市長は面談し、「新たな路線バス開設に関する陳情」について説明し、支援を要請しました。平成 25 年 1 月 31 日、2 月 21 日、2 月 26 日にも両議員のお世話になりました。

乙は市長や議員を多いに利用し、甲への働きかけをしたと疑わざるを得ません。

その結果として事業計画が決定されたのではないのでしょうか。

請求者は最近よく耳にするお役所の「忖度があった」のではないかと考えます。

乙のような強力なツテとやらが無いと他の公共交通不便地域の住民は置き去りなのではないでしょうか。これでは船橋市民に対し、行政の公平性を欠きます。

乙の画策した不当な影響力により、甲は事業計画を決定されたのではないのでしょうか。

甲の恣意的な事業計画に要した不当な公金の支出に関し、監査を求める次第です。

② 甲は事業計画に基づき平成 28 年 8 月 1 日から、二和グリーンハイツ線のバス試験運行を開始、翌平成 29 年 1 月までの半年間の実態把握を行いました。

地域住民である請求者が予想したとおりバス利用者は少なく、収支率の低迷を多額の公金を使って確実に把握しました。現実には甲も乙も非常に困りました。

平成 26 年 5 月 29 日、甲は乙との事業計画の打ち合わせ時、地域人口を約 2000 人、人口比 3～4%の乗車率と計算し、1 日あたり 60～80 人ほどの乗客数と推定し、乙の出鱈目な 238 人との数字を否定し、事業としては成り立たないと判断しております。乙はビックリ仰天です。

それがいつの間にか、乙の画策による影響力により決まった事業計画の実施となり、開始した試験運行の結果は、甲の想定どおり、事業としては成り立たないということを明確に証明してしまいました。

平成 29 年 2 月 16 日の実施の第 33 回船橋市地域公共交通活性化協議会会議での資料によりますと、他の 3 地区で行われている同様の事業については、八木が谷地区は収支率 62.8%、丸山地区は収支率 108.5%、田喜野井地区は収支率 65.4%であり、悠々と目標とする収支率 50%を超えており、地域住民の足となり慶賀の至りです。

しかも、その事業の開始初期である「平成 24 年度協議会事業の実施結果について」によると、最低の八木が谷地区の収支率は 53.2%と報告されております。

比較するに二和グリーンハイツ線試験運行バスの収支率は、最低 18.2%、最高 21.8%、平均 19.8%という数字のとおりで、費用対効果の無さが明白です。

なぜなのか、その答えは簡単です。収支率を上げるべき地域住民が少ないこと、バス利用者が少ないことに尽きます。

二和西地域の町丁別人口表によりますと、バスを利用する地域の人口は約 2000 人、正に甲が検討段階での人口と同じで、今年 1 月までを見ましてもほとんど増加はありません。付近は市街化調整区域です。

乙は甲に叱られて乗客を増やすために広報等をやっております。

ダミー乗客が少々増えたようです。まもなく息切れするでしょう。

全国の各地方の第三セクター交通機関の赤字対策のためやっている乗客増加対策と似たりよったりでしょう。

請求者が考えますのは、本来交通不便地域の住民の足としてバスが役に立つというのが、皆様の税金を使って行うこの事業の趣旨ではないかということ。

しかしながら、その後も甲は乙を指導し小手先の改善策とやらを行い、始めてしまった試験運行を漫然と継続し、さらに公金を費やしました。

平成29年10月24日第35回船橋市地域公共交通活性化協議会において、甲は二和地区の試験運行を本格運行で成果を上げている他の3地区の事業と混同させ、二和地区の収支率低迷の事実を糊塗し、収支率向上策と称してあまり効果の無い運賃値下げなどを決めました。

そして、甲は目指す収支率50%には程遠いにも関わらず、漫然と試験運行を平成30年3月末まで継続すると決定し、さらに公金を出費することになりました。

このことは、「公共交通不便地域解消へ向けて（バス導入編）」の試験運行期間は「1年間を基本とする」とのことに照らしても公金の無駄使いです。

中止継続の判断期限は、平成29年7月末日以前ではなかったのでしょうか。

退くに退けないということでしょうか。お役所は年度ごとで仕事していますから、仕方が無いでしょうか。

請求者は公金の無駄使いは明白と思料いたします。

また、1①で述べた自治会長の名義借りに付いては、バス導入編役割分担、地域住民（組織）①で規定している町会や自治会等を中心とした地域住民による地域組織が形成されること、にも反しております。

自治会から遊離しているために支持を得られず、未だ形成されておられません。

甲はそれを承知で乙を地域住民の代表と表しております。

③ 甲は平成30年2月16日実施の第36回地域公共交通活性化協議会で、

平成 30 年 4 月からは本格運行の中止ではなく、休止と決めました。

休止とやらは、「公共交通不便地域解消へ向けて（バス導入編）」のどこにあるのでしょうか。

公正でない事業計画で試験運行を始めてしまった観点からすれば、本格運行中止は当然のことです。

甲に対し、二和グリーンハイツ線事業からの撤退、中止を求めます。

- ④ なお、この会議に先立ち、平成 30 年 2 月 4 日、切羽詰まった乙とその有力な 1 員である船橋二和グリーンハイツ管理組合 B 理事長は、船橋二和グリーンハイツ管理組合臨時総会を開催し、区分所有法 3 条に抵触する議案「バス本格運行に対する管理費改訂及び運行経費補填の件」を可決しました。請求者は、管理組合への背信行為と考えております。

これは、後日開かれる第 36 回地域公共交通活性化協議会において、甲の本格運行判断への唯一の切り札とするためでしたが、休止とのことでしたので、あてが外れてお気の毒様でした。でも、甲はそれなりに評価しようとの事ようです。

乙は事業計画の開始準備当初から、管理組合の管理費からの資金拠出を要求し断られておりました。

今日まで、なぜか自治会に諮らず自分達で出資したり、最近は団地住民から寄付を募ったりしておりました。

平成 30 年 1 月 7 日に請求者が乙に渡した東京簡易裁判所判例書（以下「判例」という。）で、区分所有法第 3 条への抵触を認知したにも関わらず、やっちゃいました。他に方法が無かったからです。

請求者は甲と地域住民の組織である自治会とが共同して実施すべき事業との見地から、乙の行状については、当初から度々交通政策係のホームページで相談いたしました。

最近、平成 30 年 1 月 7 日、ホームページによる相談と別途に当該判例もファックス送信し、それに対しご丁寧な回答を頂きました。

しかしながら、甲が乙に対し如何なる指導をされたかはよく解りません。

平成 30 年 4 月以降、甲が乙の赤字補填対策の負担金確保済み、収支率 50% 可能と認定し、運行休止を撤回して本格運行を開始した場合、請求者

は管理組合員の権利として決議無効の確認を求める訴訟を提起いたしたいと思料しております。

もし請求者が勝訴した場合は、乙が高い負担金を支払うことになるでしょう。

⑤ 請求項目

ア 市長に対し、当該事業計画に支出された公金の全額返還

イ 市長に対し、今後当該事業計画に計上される公金の支払凍結

ウ 市長に対し、当該事業計画の即時撤回（本格運行中止）

2 監査対象事項

請求書に記載されている事項及び事実を証する書面から、監査の対象事項は「恣意的な運行計画に基づき、船橋市公共交通不便地域解消事業補助金（二和グリーンハイツ線）が不当に支出されたか否か。」とした。

3 監査の方法

監査は、次のとおり実施した。

（１）関係職員の陳述

平成３０年４月１０日、市長から委任された道路部長、同部道路計画課長、同課課長補佐、同課交通政策係長及び同課主任技師から陳述の聴取を行った。

（２）調査

関係書類を調査した。

第４ 監査の結果

1 主文

本件措置請求について、監査委員は、合議により請求に理由がないものとして棄却することに決定した。

以下、その理由について述べる。

2 理由

(1) 事実関係

船橋市地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。）及び道路運送法（昭和26年法律第183号。）に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保、その他旅客の利便の増進を図り地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要となる事項を協議することを目的として設置された。

請求人が監査の対象とする船橋二和グリーンハイツ自治会長及びバス導入推進チーム（以下「バス導入チーム」という。）が推進する二和グリーンハイツ線バス補助事業計画（市の事業名は「公共交通不便地域解消事業（二和グリーンハイツ線）」、以下「バス補助事業」という。）は、協議会においてその実施の是非等を協議される事業だが、平成28年5月19日開催の第30回協議会において、その試験運行が了承され、平成28年度のバス補助事業に係る公共交通不便地域解消事業補助金交付申請書が、平成28年7月26日付けで船橋新京成バス株式会社（以下「バス事業者」という。）から申請され、平成28年8月9日付けで当該補助金について、交付決定が行われた。

そして、平成28年8月1日に二和グリーンハイツ線の試験運行が開始され（試験運行の期間は、平成28年8月1日から平成29年3月31日まで）、試験運行開始してから6か月（平成28年8月1日から平成29年1月31日まで）の収支率は19.8%であった。

船橋市公共交通不便地域解消事業補助金交付要綱（以下「要綱」という。）第5条第2項の規定では、試験運行から本格運行に移行するための基準は、試験運行開始してから6か月の結果が運行経費の50%を運賃収入等により確保できることとすることから、平成29年2月16日開催の第33回協議会において、事務局より収支率が19.8%であったこと及び改善策（バスルートの変更・バス停の増設）を説明し、平成29年度の試験運行の実施を決定した。

この後、平成29年4月1日に改善策が行われ、平成29年8月16日

にバスダイヤの発車時刻の改正が行われた。

また、平成29年3月31日付けでバス事業者から、平成28年度のバス補助事業に係る公共交通不便地域解消事業実績報告書が提出され、同日付けで交付確定額14,195,106円でバス事業者に補助金確定通知が行われ、平成29年5月19日付けでバス事業者へ支払われた。

平成29年度のバス補助事業に係る公共交通不便地域解消事業補助金交付申請書については、平成29年4月7日付けでバス事業者から申請され、平成29年4月21日付けで当該補助金について、交付決定が行われた。

そして、平成29年10月24日開催の第35回協議会において、事務局より平成29年4月1日から平成29年9月30日までの収支率が28.9%であったことを説明するとともに、それまで180円から210円までとなっていた運賃を試験運行の間、試験的に全線均一で最低運賃となる180円で運行を行うことを決定した。

最後に、平成30年2月16日開催の第36回協議会において、二和グリーンハイツ線について、平成30年3月31日をもって運行を休止し、再開に対する目途が付きしだい、協議会において協議を行っていくことを決定した。

なお、平成30年3月31日付けでバス事業者から、平成29年度のバス補助事業に係る公共交通不便地域解消事業実績報告書が提出され、同日付けで交付確定額17,572,392円でバス事業者に補助金確定通知が行われている。

(2) 判断

請求人は、市とバス導入チームが結託してバス導入チームのずさんと思われる資料等を過大評価してバス補助事業を推進したとしている。

確かに、平成26年5月29日に行われた市とバス導入チームとの打合せでは、市の説明は、二和グリーンハイツ線の推定乗車人数は1日当たり60人～80人で、バス導入チームが行ったアンケートによる1日の想定利用者数238人とは大きな乖離がある。

しかしながら、公共交通不便地域解消事業は、運行にあたっては、地域

住民の強い要望だけに基づくものではなく、地域住民、事業者、行政の三者協働での運行を基本としており、実際に事業を実施する事業者の経営判断も考慮して実施される。

また、法第232条の2では、地方公共団体は公益上必要がある場合に補助を行うことができるとされており、公益上の必要性の判断については、地方公共団体の長に一定の裁量権が認められており、地方公共団体の長に裁量権の逸脱又は濫用があったと認められる場合に限って当該補助金の交付が違法又は不当となると解されている。

バス補助事業を平成28年8月1日から平成30年3月31日まで実施したことについては、要綱第5条第3項で「本格運行へ移行するための基準を下回った時は、改善点等が検討され、運行経費の50%を運賃収入等により確保できる見込みが立った場合のみ、改善を行い、試験運行期間をさらに1年間延長できるものとする。」とされていることによるものである。従って、2年に渡りバス事業者に対して補助金を交付することについては、裁量権の逸脱又は濫用があったとは認められず、違法又は不当な公金の支出にはあたらない。

なお、試験運行の終了ではなく、運行の休止としたことについては、要綱にはそのような規定はないが、平成30年2月16日開催の第36回協議会において、事務局より「二和グリーンハイツ線については一旦運行を休止し、運行が開始できる状況が整い次第、当協議会にて再度運行するかどうかを諮る」という提案があり、「状況が整い次第」とは、要綱第5条第2項で「運賃収入等に地域組織からの負担金を含めることができる」とされていることから、地域負担金確保に関する協議が整い次第ということであり、そのためには地域負担の是非も含め、一定の時間を要するものと考えられる。

従って、協議会にて一旦運行を休止するという提案が承認されたものであり、判断は妥当である。

(3) 結論

以上のことから、本件措置請求は理由がないものとして、主文のとおり

棄却する。