

大阪市監査委員	森	伊 吹
同	森	恵 一
同	片 山	一 歩
同	明 石	直 樹

令和 3 年度監査委員監査結果報告の提出について

(消防局所管事務)

地方自治法（昭和 22 年法律第 67 号）第 199 条の規定による監査を実施し、その結果に関する報告を次のとおり決定したので提出する。

第 1 大阪市監査委員監査基準への準拠

消防局所管事務に対する当該監査は、大阪市監査委員監査基準に準拠して実施した。

第 2 監査の種類

地方自治法第 199 条第 1 項及び第 5 項の規定に基づく財務監査

地方自治法第 199 条第 2 項の規定に基づく行政監査

第 3 監査の対象

1 対象事務

消防局所管事務

- ・ 主に直近事業年度及び進行事業年度を対象とした。

2 対象所属

消防局

第4 監査の着眼点

監査の実施に当たり、重要リスク及び監査の着眼点を次のとおり設定した。

重要リスク	着眼点	監査の結果
(1)消防車、救急車等の更新基準・更新計画の策定及びその進捗管理が適切になされず、必要な消防力が維持できないリスク	ア 消防車、救急車等が、国の定める指針に沿って、各消防署や出張所ごとの人口や地域特性等を勘案の上、適切に配置されているか。	—
	イ 消防車、救急車等の更新基準・更新計画は消防、救急活動をする上で必要かつ十分なものとなっているか。	指摘事項1
	ウ 消防車、救急車等の更新計画は適切に進捗管理されているか。必要に応じて、修正、見直しがなされているか。また、計画どおりに更新されているか。	—
(2)消防車や救急車及びその資器材等の維持管理が適切になされず、消防・救急活動に支障をきたすリスク	ア 消防車や救急車及びその資器材等について、ルールに沿った点検整備等がなされ、適切に維持管理されているか。	—
(3)消防車、救急車及びその資器材等の更新等に当たり、不適切な契約事務が行われるリスク	ア 定められたルールにしたがって、適切に契約事務が行われているか。	—
	イ 契約における透明性、競争性の確保が図られているか。合理的でない特名随意契約や1者入札が継続していないか。	—

(注) 監査の結果欄の「—」の項目については、今回の監査の対象範囲において試査等により検証した限り、指摘に該当する事項が検出されなかったことを示すものである。

第5 監査の主な実施内容

監査手続は試査を基本とし、質問・閲覧等の手法を組み合わせ実施した。

第6 監査の結果

第1から第5までの記載事項のとおり監査した限り、重要な点において、監査の対象となった事務が法令に適合し、正確に行われ、最少の経費で最大の効果を挙げるようにし、その組織及び運営の合理化に努めていることがおおむね認められた。

ただし、是正又は改善が必要な事項は次のとおりである。

1 救急自動車の更新について改善を求めたもの

市町村が火災の予防、警戒及び鎮圧、救急業務、人命の救助、災害応急対策その他の消防に関する事務を確実に遂行し、当該市町村の区域における消防の責任を十分に果たすために必要な施設及び人員について定めるものとして、国において消防力の整備指針（平成12年消防庁

告示第1号)が制定されている。

上記に基づき、本市においても「大阪市 消防力の整備指針」(令和元年9月)(以下「指針」という。)により、国の定める基準に加えて本市の地域特性等を勘案した上で、消防署所や消防車両、人員等について備えるべき数を定め、必要な消防力を確保するよう取り組んでいる。

消防車両等の調達については、所属内の会議において他都市の情報や最新車両の情報を共有した上で指針に基づき整備しており、車両種別ごとに所属として更新の予定年限を定めた上で更新計画を策定し、その計画に基づき更新を実施している。

また、各種車両の活用に必要な人材については、所属において養成基準や計画を定め、専門的な知識・技術習得を図っているところである。

その中で、消防車両等のうち救急自動車については、車両のメーカー保証が使用年数5年又は走行距離10万キロメートルで切れることを勘案し、「(使用年数)6年又は(走行距離)10万キロをめぐ(非常用救急車1～2年を含む)」(以下「更新予定年限」という。)と定めている。

しかし、今回の監査において、救急自動車の更新計画について確認したところ、走行距離は考慮されず、年数のみを反映させたもの(調達から5年使用したものを常備車両から非常用車両へ変更し、その後1年非常用車両として使用したのちに廃棄する。)となっていた。

その結果、令和2年度末に常備の救急自動車から非常用救急自動車へと変更した車両(図表-1参照)のうち、全ての車両の令和2年4月1日時点での走行距離が10万キロメートルを超えており、中には17万キロメートルを超えているものも見受けられた。

図表-1 高規格救急自動車更新計画(令和3年9月更新)抜粋

(単位:キロメートル)

	購入年度	走行距離 (令和2年4月1日時点)	更新時予測距離 (令和3年4月1日時点)
車両A	平成28年度	126,066	168,191
車両B	平成28年度	125,454	165,747
車両C	平成27年度	161,023	199,843
車両D	平成27年度	154,407	191,631
車両E	平成27年度	137,137	171,726
車両F	平成27年度	129,447	162,573
車両G	平成27年度	145,255	176,978
車両H	平成27年度	148,814	185,909
車両I	平成27年度	140,200	174,725
車両J	平成27年度	171,349	216,375
車両K	平成27年度	111,764	133,254
車両L	平成27年度	140,612	177,480
車両M	平成27年度	114,794	140,224

(注) 高規格救急自動車更新計画のうち、令和2年度末に常備の救急自動車から非常用救急自動車へと変更した車両について抜粋し、監査部において購入年度を追記したもの

この点について消防局に確認したところ、走行距離が 10 万キロメートルを超えると車両のメーカー保証も切れ、故障リスクが高くなると考えているため「更新予定年限」に距離制限を採用しており、走行距離も更新の判断材料とはしているが、搬送件数・搬送距離等の予測が困難であることや予算編成上の都合等から、更新計画に組み込むことが難しいとのことであった。

また、これまでの経験から、10 万キロメートルを超えた車両でも走行は可能であるため、距離の制限はあくまでも目安であるとして、車両を引き続き使用しているとのことであった。

その上で、走行距離を平準化する取組について消防局に確認したところ、過去には、救急自動車の走行距離等を考慮した上で、比較的走行距離の少ない車両と多い車両とで所属間配置転換を行い、走行距離の平準化を図るなどの取組を実施したこともあるとのことだが、近年では、そのような取組を実施した事実は確認できなかった。

また、走行距離が 10 万キロメートルを超えた車両に対して、特段の取扱いをしているということもなく、距離制限については形骸化していると言わざるを得ない状況であった。

なお、政令市等における救急自動車の「更新予定年限」は、政令市等 21 消防本部中、年数及び距離を更新理由としている本部 13 本部、使用年数のみを更新理由としている本部 8 本部、距離のみ更新理由としている本部 0 本部であり、距離制限を採用していない都市もあった。

現状では、「更新予定年限」として定めた走行距離を超過した救急自動車を使用し続けることにより、車両の故障リスクが高くなることや、必要な消防力が維持できないリスクがある。

したがって、以下のとおり指摘する。

[指摘事項 1]

消防局は、救急自動車についての「更新予定年限」（（使用年数）6 年又は（走行距離）10 万キロをめど（非常用救急車 1 ～ 2 年を含む））に基づいた更新計画を策定し、運用すること。なお、「更新予定年限」が、実際の運用と乖離^{かいり}しており運用が困難なものとなっているのであれば、他都市の状況を参考にしながら、車両使用に係るリスク等を踏まえた上で現行の基準が適切かどうか検討し、必要に応じて見直されたい。

第 7 その他

なし