

地方自治法第 98 条第 2 項の規定に基づく
監査結果報告書

令和 7 年 11 月
栃木市監査委員

このページは白紙です。

目 次

第1 議会からの請求.....	1
第2 監査の実施.....	2
1 基本方針.....	2
2 監査の実施方針等.....	2
(1) 監査の方向性.....	2
(2) 重点項目の設定.....	3
ア 車両設備の設置に関する仕様書適合状況.....	3
イ 車両設備以外の要件のうち運行上重要と認められるものの 仕様書適合状況.....	5
3 監査対象部局及び対象者.....	6
4 監査の期間.....	6
5 仕様書の遵守義務の確認	6
第3 監査の結果.....	7
1 事実確認の方法.....	7
2 判断枠組み.....	8
3 事実関係の確認.....	9
(1) 現行の協定期間における「車両設備の設置に関する仕様書適合状況」 について.....	9
ア 所管課による仕様書適合性の判定の状況.....	9
(ア) 所管課による仕様書適合性の判定手続き.....	9
(イ) 所管課が仕様書適合と判定した車両設備.....	13
(ウ) 所管課が仕様書不適合と判定した車両設備.....	17
イ 所管課による仕様書不適合への対応の状況.....	19
(ア) 運行上の対応の状況.....	19
(イ) 設置のための対応の状況	21
a 車内アナウンス設備.....	21
(1台につき自動アナウンスが流れない仕様書不適合)	

b 車内案内表示装置及び降車ボタン.....	23
(3点運動システムの未設置による仕様書不適合)	
(2) 現行の協定期間における「車両設備以外の要件の仕様書適合状況」について.....	24
ア 所管課による仕様書適合性の判定の状況.....	24
(ア) 所管課による仕様書適合性の判定手続き.....	24
(イ) 所管課が仕様書適合と判定した車両設備以外の要件.....	24
(ウ) 所管課が仕様書不適合と判定した車両設備以外の要件.....	27
イ 上記判定に基づく、所管課による対応の状況.....	27
(3) 過去の契約期間における「車両設備の設置に関する仕様書適合状況」について.....	28
4 監査委員の判断.....	30
(1) 現行の協定期間における「車両設備の設置に関する仕様書適合状況」についての判断.....	30
ア 所管課による仕様書適合性の判定の妥当性についての判断.....	30
(ア) 所管課が仕様書適合と判定した車両設備についての判断.....	30
(イ) 所管課が仕様書不適合と判定した車両設備についての判断.....	37
イ 所管課による仕様書不適合への対応の妥当性についての判断.....	40
(ア) 運行上の対応の妥当性についての判断.....	40
a 車内アナウンス設備.....	40
(1台につき自動アナウンスが流れない仕様書不適合)	
b 車内アナウンス設備、車内案内表示装置及び降車ボタン.....	43
(3点運動システムの未設置による仕様書不適合)	
(イ) 設置のための対応の妥当性についての判断.....	45
a 車内アナウンス設備.....	45
(1台につき自動アナウンスが流れない仕様書不適合)	
b 車内アナウンス設備、車内案内表示装置及び降車ボタン.....	47
(3点運動システムの未設置による仕様書不適合)	
(2) 現行の協定期間における「車両設備以外の要件の仕様書適合状況」についての判断.....	49

ア 所管課による仕様書適合性の判定の妥当性についての判断.....	49
(ア) 所管課が仕様書適合と判定した車両設備以外の要件についての判断.....	49
(イ) 所管課が仕様書不適合と判定した車両設備以外の要件についての 判断.....	51
イ 上記判定に基づく、所管課による対応の妥当性についての判断.....	51
(3) 過去の契約期間における「車両設備の設置に関する仕様書適合状況」 についての判断.....	52
5 判断の総括.....	55
(1) 現行の協定期間における「車両設備の設置に関する仕様書適合状況」 についての判断.....	55
(2) 現行の協定期間における「車両設備以外の要件の仕様書適合状況」 についての判断.....	56
(3) 過去の契約期間における「車両設備の設置に関する仕様書適合状況」 についての判断.....	56
(4) 今後の対応について.....	57
6 指摘（市長の事務部局に対して）.....	57
7 要望（市議会に対して）.....	58

このページは白紙です。

第1 議会からの請求

1 請求書の提出

令和7年9月29日付け栃木市議第307号 監査及び結果報告の請求について

2 請求の内容

(1) 監査を求める事項

栃木市コミュニティバス（大平線、藤岡線及び岩舟線）にかかる運行実態について

(2) 監査結果の報告期限

令和7年12月定例会開会日の前日まで

(3) 理由

栃木市コミュニティバス（大平線、藤岡線及び岩舟線）において、複数の市議会議員に当該路線の運行事業者が仕様書通りの運行を行っていないとの情報提供がなされ、この事は令和7年9月議会の一般質問でも取り上げられた。

特に問題なのは乗客の安全を確保する車内設備の不設置状態が数年単位で続いてきたことである。その上、複数の栃木市コミュニティバス運行事業者からこの問題に関して議会から市執行部に対して働きかけを求める要望書が提出された。

当該事業者が仕様書に沿った運行を行っているのか、それに対する栃木市の対応が適正であったのか監査委員の意見を求める。

(4) 請求に伴い提出された資料等及び確認された事実関係

（「第3 1(3)イ (P7)」において議会より提出及び説明のあった内容）

ア 提出のあった資料

(ア) 令和7年9月18日付け栃木市議会議長宛要望書（上記「(3)理由」中「複数の栃木市コミュニティバス運行事業者」から提出された要望書に相当するものとしての提出。）

(イ) 令和7年9月市議会定例会の一般質問における「栃木市コミュニティバス（大平線、藤岡線及び岩舟線）にかかる運行実態」に係る発言部分の音声データ

(ウ) 令和7年9月市議会定例会の決算特別委員会民生分科会における「栃木市コミュニティバス（大平線、藤岡線及び岩舟線）にかかる運行実態」に係る発言部分の音声データ

イ 確認された事実関係

(ア) 本件監査請求の決議は、議員個人の権限を行使して議案を提出し、可決され、その結果、市議会の意思として決定されたことから請求したものであること。

(イ) 上記(ア)のとおりであるから、監査請求に関する決議中の「監査を求める事項」について議会として調査を行った実績はないこと。議会として認知している事実は、上記ア(ア)の要望書の提出があつたことのみであること。

(ウ) 議会において、監査請求に関する決議中の「監査を求める事項」について、地方自治法第98条第1項の規程に基づく検査を行っていないこと。

第2 監査の実施

1 基本方針

行政監査（地方自治法第199条第2項）に準じて実施するものとし、「栃木市監査基準」、「令和7年度監査実施方針及び年間監査計画」及び「栃木市監査基準報告基準細則」における行政監査に関する事項は、適宜本件監査に適用する。

2 監査の実施方針等

本件監査を効率的かつ有効に実施するために、栃木市監査基準第10条に則し、本件監査の方向性及び重点項目を、以下のとおり定める。

(1) 監査の方向性

ア 基本的な着眼点

議会からの請求の趣旨に照らし、本件監査における基本的な着眼点は、以下のとおりとする。

- (ア) 当該バス路線の運行事業者が、仕様書に沿った運行を行っているか。
- (イ) 当該仕様書に沿った運行を確保するための、市の対応はどのようなものであるか。
- (ウ) 上記市の対応は、適当か。

イ 重点項目の監査

監査資源を効率的に投げるため、仕様書記載事項のうちから、以下2点に関する事項を重点項目として抽出し、個別に監査を行う。なお、個別の監査事項及びこれらを重点項目として抽出した理由等については、次の(2)のとおりである。

- (ア) 車両設備の設置に関する仕様書適合状況
- (イ) 車両設備以外の要件のうち運行上重要と認められるものの仕様書適合状況

ウ 重点項目以外の監査

仕様書記載事項のうち、重点項目以外のものについては、重点項目に係る個別の監査に付随して適宜行う。

(2) 重点項目の設定

上記「(1)イ 重点項目の監査」で抽出した重点項目につき、個別の監査事項は以下ア及びイのとおり定める。

ア 車両設備の設置に関する仕様書適合状況

(ア) 個別の監査事項

- a 路線名・路線番号の表示（車両前面・乗降口側側面）
- b 乗降口自動ドア・乗降ステップ
- c 利用者意見箱
- d 行先方向幕
- e 車内アナウンス設備
- f 車内案内表示装置
- g 運賃箱
- h 両替機
- i 降車ボタン
- j ドライブレコーダー
- k ドライブレコーダー設置表示

(イ) 重点項目として抽出した理由

a 監査の前提としての、「仕様書」の特定

重点項目として抽出した理由の説明に先立ち、ここで、本件監査の前提として、議会からの請求書における「仕様書」の特定を行う。

栃木市コミュニティバスにおける現行の大平線・藤岡線及び岩舟線については、「栃木市コミュニティバス運行業務プロポーザル実施要領（令和6年7月）（以下「プロポーザル実施要領」という。）」に基づき、現行の運行事業者たる法人が当該プロポーザルに係る提案書（以下「提案書」という。）を提出したところ、審査の結果、同法人が最優先交渉権者として決定され、所管課である交通防犯課との交渉を経た後、令和7年4月1日付けて「栃木市コミュニティバス運行協定書（以下「運行協定書」という。）」により、大平線・藤岡線及び岩舟線につきそれぞれ栃木市と運行協定を締結し、現行の運行を行っているものである。なお、プロポーザル実施要領においては、

「第4 コミュニティバス共通仕様書」及び「第5 コミュニティバス路線仕様書」が、コミュニティバス運行業務の内容を示している。そこで、議会のいう「仕様書」とは、これら2件の仕様書が相当するものとして、以下本件監査を行うこととする（以下、「第4 コミュニティバス共通仕様書」及び「第5 コミュニティバス路線仕様書」を総じて、単に「仕様書」という。）。

b 要望書記載事項等の参照

議会からの請求書に記載された文言は、「仕様書通りの運行を行っていない」、「仕様書に沿った運行を行っているのか」、というもので、ここからは、仕様書のうち、およそどの部分を指すものかは明らかではない。

他方で、同請求書においては、「車内設備の不設置状態が数年単位で続い

てきた」との文言が認められ、また、議会から提出のあった要望書（「第12(4)ア(ア)(P1)」参照。市が本件運行事業者に対し指導監督を行うよう、議会から市への働きかけを求めるもの。）のうちには、「安全性を損なっているドラレコや音声合成装置の未設置」との文言が認められる。さらに、議会からの請求書中「この事は令和7年9月議会の一般質問でも取り上げられた。」とされるところ、これに相当するものと認められる9月市議会定例会の一般質問に係る応答においても、「料金箱、両替機、車内案内板、そしてアナウンス」との発言が認められる。

これらのことから、議会からの請求書のうち「仕様書」とは、主として仕様書のうち「車両設備に関する記載事項」をいうものと判断される。

そこで、議会からの請求の趣旨に直接的に対応するべく、およそ重点項目として個別に監査すべき事項として、「車両設備に関する仕様書適合状況」を設定した。

c 個別の監査事項の抽出過程

仕様書のうち、車両設備に関するものの記載は、「第4 コミュニティバス共通仕様書」中「2 運行の概要 (2) 車両設備」において認められる。

所管課である交通防犯課は、令和7年7月10日（木）に、各運行事業者に対し「ふれあいバス車両設備設置状況票」の提出を求めている。当該設置状況票は、運行事業者が、車両設備の設置状況を写真入りの文書で交通防犯課に対して報告するものであり、仕様書に記載のある車両設備のうち、外部から入手する設備や主要な設備が抽出され、調査項目となっている。

また、ここでの調査項目は、上記 bで、議会において、およそ車両設備に関する仕様書不適合箇所として言及されているものを満たす。

そこで、本件監査においても、当該設置状況票において調査項目となった車両設備を、重点項目に係る個別の監査事項とすることとした。

なお、当該個別の監査事項とした車両設備以外の車両設備については、重点項目に附隨して、適宜監査するものとする。

イ 車両設備以外の要件のうち運行上重要と認められるものの仕様書適合状況

(ア) 個別の監査事項

- a 運行車両の所有
- b 常用車両の台数及び乗車定員
- c 車体表示
- d 一般旅客自動車運送事業の審査要件の充足
- e 道路運送法第4条第1項の一般乗合旅客自動車運送事業の許可取得
- f 道路運送法の許可申請等の手続きの完了
- g 運輸支局への路線運行に関する乗合事業の許認可申請等の関係書類の作成及び提出
- h 運行体制、危機管理体制等の計画書の作成及び提出

(イ) 重点項目として抽出した理由

上記「1 基本方針(P2)」で示したとおり、本件監査は、行政監査（地方自治法第199条第2項）に準じて実施する。これは、本件監査の根拠となる地方自治法第98条第2項後段において、同法第199条第2項後段の規定を準用するとされていることに加え、各条文の趣旨において共通点が認められるためである。

栃木市における行政監査は、「事務の執行が法令に適合し、適正に、経済的、効率的かつ効果的に行われていること。」の視点に基づき監査を実施することとされている（栃木市監査基準第9条第2号）。かかる行政監査に準じて行うことの趣旨に照らせば、本件監査については、上記アで重点項目として「車両設備に関する仕様書適合状況」を設定したところではあるが、車両設備のみを監査したのでは、行政監査として十分とはいえない。

そこで、議会からの請求の趣旨に直接的に対応することに加え、行政監査の趣旨を満足するべく、およそ重点項目として個別に監査すべき事項として、「車両設備以外の要件のうち運行上重要と認められるものの仕様書適合状況」（以下「車両設備以外の要件の仕様書適合状況」という。）を設定し、次に、仕様書から、合規性及び正確性の観点のもと、運行上重要と認められる要件を抽出し、重点項目に係る個別の監査事項とすることとした。

3 監査対象部局及び対象者

- ア 生活環境部交通防犯課
- イ 栃木市コミュニティバスの路線のうち、大平線・藤岡線及び岩舟線の運行事業者
(以下「本件運行事業者」という。)

4 監査の期間

令和7年9月29日（月）から令和7年11月27日（木）まで

5 仕様書の遵守義務の確認

本件監査の対象たる、現行の大平線・藤岡線及び岩舟線についての、本件運行事業者の選定の経緯及び運行協定の締結については、上記「2(2)ア(イ)a(P3)」に記載のとおりである。

ところで、かかる運行協定書の内容をみると、運行事業者の、仕様書や提案書の遵守義務について、これを示す文言は特段存在しない。このため、本件監査の前提として、運行事業者が、かかる遵守義務を負うのか否かについて、ここで確認する。

この点、提案から運行協定の締結までの一連の事務が、プロポーザル実施要領に則して行われており、当該プロポーザル実施要領が仕様書によってコミュニティバス運行業務の内容を示していることに照らせば、仮に運行協定書が明文をもって仕様書の遵守義務を定めていなくとも、運行事業者は、当然に仕様書の遵守義務を負っているものと解するのが相当である。

よって、本件監査においては、運行事業者にあっては、当該仕様書の遵守義務を負っていることを、所管課である交通防犯課にあっては、かかる遵守義務の履行状況を監督すべき責任を負っていることを、いずれをも前提として、監査を実施するものとする。

第3 監査の結果

1 事実確認の方法

本件監査に係る事実関係の確認のため、所管課である交通防犯課、本件運行事業者及び議会に対し、以下のとおり、書面による資料請求及び照会、ヒアリング並びに実地検査を実施した。

(1) 交通防犯課に対する確認

ア 令和7年10月 6日（月）	監査資料提出依頼（1回目）(栃市監第47号)
イ 令和7年10月14日（火）	監査資料提出（1回目）(栃市交第166号)
ウ 令和7年10月21日（火）	監査資料提出依頼（2回目）(栃市監第54号)
エ 令和7年10月23日（木）	ヒアリング事前質問回答依頼
オ 令和7年10月24日（金）	監査資料提出（2回目）(栃市交第171号)
カ 令和7年10月29日（水）	ヒアリング事前質問回答提出
キ 令和7年10月30日（木）	ヒアリング ・ 場所：監査委員事務局事務室
ク 令和7年11月 4日（火）	監査資料借用及び提出依頼（3回目） (栃市監第58号)
ケ 令和7年11月 5日（水）	監査資料貸与及び提出（3回目） (栃市交第193号)
コ 令和7年11月 7日（金）	実地検査 ・ 場所：道の駅みかも停留所 ・ 対象車両：岩舟線（ぶどう園地入口経由） 常用車両 1台
サ 令和7年11月13日（木）	追加質問回答及び監査資料提出依頼（4回目） (栃市監第60号)
シ 令和7年11月17日（月）	追加質問回答及び監査資料提出（4回目） (栃市交第197号)
ス 令和7年11月17日（月）	監査資料提出依頼（5回目）(栃市監第62号)
セ 令和7年11月17日（月）	監査資料提出（栃市交第199号）
ソ 令和7年11月21日（金）	追加質問回答依頼（栃市監第64号）
タ 令和7年11月25日（火）	追加質問回答（栃市交第202号）

(2) 本件運行事業者に対する確認

ア 令和7年10月30日（木）	ヒアリング（場所は上記(1)キのとおり。）
イ 令和7年11月 7日（金）	実地検査（場所、対象車両は上記(1)コのとおり。）

(3) 議会に対する確認

ア 令和7年10月 6日（月）	監査資料提出依頼（栃市監第48号）
イ 令和7年10月 8日（水）	監査資料提出（栃市議第329号）

2 判断枠組み

(1) 判断枠組み

本件監査における基本的な着眼点は、「第2 2 (1)ア(ア)から(ウ)(P2)」までのとおりである。

※ 以下、枠内は「第2 2 (1)ア 基本的な着眼点」からの再掲。

第2 監査の実施

1 略

2 監査の実施方針等

(1) 監査の方向性

ア 基本的な着眼点

議会からの請求の趣旨に照らし、本件監査における基本的な着眼点は、以下のとおりとする。

(ア) 当該バス路線の運行事業者が、仕様書に沿った運行を行っているか。

(イ) 当該仕様書に沿った運行を確保するための、市の対応はどのようなものであるか。

(ウ) 上記市の対応は、適当か。

上記着眼点に基づく監査においては、まずは枠内(ア)に掲げるところの、運行の実態に係る仕様書適合性の判断が、その後の枠内(イ)及び(ウ)の検討の基礎となる。そして、かかる仕様書適合性の判断の具体的な方法としては、監査委員において、仕様書に列挙された要件とバスの運行の実態とを対照し、同じく監査委員においてその適合性を判断する、というものが、基本的に想定されるところである。

もっとも、本件においては、所管課である交通防犯課において、既に仕様書適合性の判定がなされていることが確認された。

そこで、本件監査においては、当該交通防犯課（以下「所管課」という。）による仕様書適合性の判定が存することを前提とし、以下の判断枠組みをもって実施することとした。

- ① 所管課による、仕様書適合又は不適合の判定に係る事実を確認する。
 - ② 上記所管課による判定の妥当性を判断し、これをもって監査委員による仕様書適合性の判断とする。
 - ③ 上記監査委員による仕様書適合性の判断を前提とし、市の本件運行事業者に対する指導等の対応の妥当性の判断を行う。
- (2) 監査対象の車両
常用車両として運行に供されている車両を監査の対象とする。

3 事実関係の確認

上記「2(1)の① 所管課による、仕様書適合又は不適合の判定に係る事実」について、所管課及び本件運行事業者に対する、書面による資料請求及び照会並びにヒアリングにより確認された事実は、以下のとおりである。

事実確認に当たっては、まず現行の運行の実態を把握するため、令和7年4月1日付け締結の運行協定書に基づく協定期間（令和7年4月1日から令和8年3月31日まで、以下「現行の協定期間」という。）に係る、「車両設備の設置に関する仕様書適合状況」及び「車両設備以外の要件の仕様書適合状況」の事実を確認した。

また、議会からは本件監査請求の理由として、「特に問題なのは乗客の安全を確保する車内設備の不設置状態が数年単位で続いてきたことである。」と示されている（第12(3) 理由(P1)）。本件運行事業者は、令和元年度から令和6年度までにおいて、「栃木市ふれあいバス大平線・藤岡線運行契約書及び同岩舟線運行契約書」（令和2年3月21日から令和3年3月31日までの契約を起点とし、その後、令和6年度まで毎年度契約を更新している。なお、令和4年度以降は、契約の名称中「ふれあいバス」が「コミュニティバス」に変更されている。）により、大平線・藤岡線及び岩舟線につきそれぞれ栃木市と運行契約を締結し、運行を行っていた（以下、本件運行事業者が運行を行っていた当該期間を「過去の契約期間」という。）。そこで、上記現行の協定期間の事実と併せて、過去の契約期間における「車両設備の設置に関する仕様書適合状況」の事実も確認した。

- (1) 現行の協定期間における「車両設備の設置に関する仕様書適合状況」について
まず、現行の協定期間における「車両設備の設置に関する仕様書適合状況」に係る事実を以下のとおり確認した。ここで仕様書適合状況を確認した11項目の車両設備は、「第2 2(2)ア(ア)(P3)」で設定した重点項目の個別監査事項である。

ア 所管課による仕様書適合性の判定の状況

(ア) 所管課による仕様書適合性の判定手続き

所管課において、以下の経過により、車両設備の設置状況の把握（指導を含む）をし、仕様書適合性に係る判定を行ったとの説明があった。

	実施年月日	内容
a	令和6年 10月3日（木）	最優先交渉権者の決定 ・ 本件運行事業者を、大平線・藤岡線及び岩舟線の最優秀交渉権者に決定。
b	令和6年 10月7日（月）	最優先交渉権者に対する通知
c	令和6年 11月7日（木）	最優先交渉権者との交渉 ・ 本件運行事業者との交渉において、プロポーザル実施要領の仕様書で指定した車両設備を、令和7年3月31日までに設置するよう指導。

d	令和6年 12月18日（水）	令和6年度第1回ふれあいバスに係る懇談会 <ul style="list-style-type: none"> 全運行事業者に対し、プロポーザル実施要領の仕様書で指定した車両設備を、令和7年3月までに設置するよう指導。 全運行事業者に対し、令和7年4月以降に、全車両（本件運行事業者については、常用車両4台、予備車両2台、計6台）の設置状況を現地確認することを伝達。
e	令和7年 2月28日（金）	全運行事業者宛メール送信 <ul style="list-style-type: none"> 令和7年3月までに車両設備の設置を完了するよう指導。
f	令和7年 4月1日（火）	運行協定書の締結（大平線・藤岡線及び岩舟線）
g	令和7年 6月9日（月）	全運行事業者宛メール送信 <ul style="list-style-type: none"> 現地確認の実施を通知。
h	令和7年 6月10日（火）	全運行事業者宛メール送信 <ul style="list-style-type: none"> 製品の納品の遅れを理由とした車両設備の設置未了に対し、速やかな納品の交渉を指導及び調達先メーカーとの応答状況の報告を要求。
i	令和7年 6月13日（金）	本件運行事業者からのメール受信 <ul style="list-style-type: none"> 設置未了の車両設備の報告及び調達先メーカーとの応答状況の報告。
j	令和7年 7月10日（木）	全運行事業者宛メール送信 <ul style="list-style-type: none"> 「ふれあいバス車両設備設置状況票」の提出を依頼。
k	令和7年 8月5日（火）	令和7年度第1回ふれあいバスに係る懇談会 <ul style="list-style-type: none"> 「ふれあいバス車両設備設置状況票」に基づく、設置状況の確認。 設置未了の運行事業者に対し、速やかな設置を進めるよう指導。
l	令和7年 8月25日（月）	設置未了の運行事業者宛メール送信 <ul style="list-style-type: none"> 設置未了の車両設備につき、発注状況及び納品予定日の確認ができる資料の提出を要求。
m	令和7年 8月27日（水）	本件運行事業者からのメール受信 <ul style="list-style-type: none"> 設置未了の車両設備につき、発注状況及び納品予定日の報告。 本件運行事業者と調達先メーカーにおける応答履歴を確認。 調達先メーカーからのメール履歴により、設

		置未了の車両設備につき、「今冬を目指して、今年度内の完成を予定」していることを確認。
n	令和7年 8月28日（水）	本件運行事業者との電話応答 <ul style="list-style-type: none"> 上記mの報告を受け、改めて調達先メーカーと交渉するよう指導。
o	令和7年 9月5日（金）	調達先メーカーとの電話応答 <ul style="list-style-type: none"> 本件運行事業者の車両設備の設置状況（納品の遅れの理由、事情等）を、調達先メーカーから聴取。 本件運行事業者は設備の設置を含めた発注をしているが、車体の年式や車種の関係で、調達先メーカーにおいて、設備の設置作業を行える業者が見つからず、対応が遅れている旨を確認。 調達先メーカーに対し、早急な対応を依頼。
p	令和7年 9月30日（火）、 10月2日（木）	常用車両4台（所管課の認識による。実際にはうち1台が予備車両）の現地確認 <ul style="list-style-type: none"> 全車両（常用車両4台、予備車両2台、計6台）中、修理中の2台を除く4台の現地確認を実施。 本件運行事業者から、当該4台は「常用車両」である旨の説明があったため、所管課においては、常用車両4台を確認したと認識。 後日、本件運行事業者の認識誤りにより、現地確認を行った車両4台中、1台は予備車両であったことが判明（下記sのとおり）。
q	令和7年 10月2日（木）	本件運行事業者との応答 <ul style="list-style-type: none"> 上記pの現地確認と併せて、本件運行事業者から車両設備の設置状況を聴取。 調達先メーカーから設備の製品のみ購入し、自社で設置することを検討している旨を聴取。 設置未了の車両設備につき、早急に設置を進めるよう指導。 現行の木製の運賃箱につき、他の路線と統一するべく他の製品の設置を依頼。
r	令和7年 10月9日（木）	本件運行事業者との電話応答 <ul style="list-style-type: none"> 調達先メーカーから設備の製品のみ購入し、自社で設置することとした旨、及び製品の納入が令和7年12月上旬の予定である旨を聴取。 納品後の速やかな設置作業に向け、事前に業者の手配をしておくよう指導。

s	令和7年 11月6日（木）	<p>本件運行事業者との電話応答</p> <ul style="list-style-type: none"> 上記pの時点で、修理中のため現地確認未了だった車両2台につき、現況を問合せたところ、1台の修理が完了したことを確認。 本件運行事業者の認識誤りにより、修理が完了した1台が常用車両であり、上記pで確認した車両4台中、1台は予備車両であったことが判明。 当該現地確認未了の常用車両1台につき、車内アナウンス設備において、音声データのメディアカードの不具合により、自動アナウンスが流れないと徴取。
t	令和7年 11月10日（月）	<p>常用車両1台の現地確認</p> <ul style="list-style-type: none"> 上記sで、修理が完了し常用車両である旨が判明した1台の現地確認を実施。 車内アナウンス設備において、音声データのメディアカードの不具合により、自動アナウンスが流れないと確認。
u	令和7年 11月17日（月）	<p>本件運行事業者からのメール受信</p> <ul style="list-style-type: none"> 監査委員からの追加質問に対する回答の連絡。 上記tで現地確認した常用車両1台につき、音声データのメディアカードの不具合の発生時期及び原因並びに今後の修理の方向性を確認。 設置未了の車両設備につき、本年12月中に設置予定であり、令和8年1月から稼働見込みである旨を確認。

(イ) 所管課が仕様書適合と判定した車両設備

以下の a から h までの 8 項目の車両設備については、上記(ア) (P9～P12) の判定手続きの結果、所管課によって「仕様書適合」と判定されている。

各車両設備に関する、所管課及び本件運行事業者による説明は、以下のとおりである。

なお、「e 運賃箱」、「f 両替機」、「g ドライブレコーダー」については、「第 2 2 (2) ア(イ)b(P3) 要望書記載事項等の参照」中、議会から提出のあった要望書及び令和 7 年 9 月市議会定例会の一般質問に係る応答において言及が認められた車両設備である。については、所管課による「仕様書適合」の判定及び議会による言及があった車両設備につき、監査委員による仕様書適合性の判断の規範とするため、当該車両設備の仕様の趣旨を所管課から確認した（その他の車両設備については「—」と表記している。）。

a 路線名・路線番号の表示（車両前面・乗降口側側面）

(a) 仕様書の内容

車体への路線名と路線番号（車両の前面、乗降口側の側面）を表示すること。

(b) 仕様の趣旨

—

(c) 所管課の説明

令和 7 年 9 月 30 日（火）、10 月 2 日（木）及び 11 月 10 日（月）に実施した現地確認（上記(ア)p(P11) 及び t(P12) 参照。以下「現地確認」という。）において、路線名及び路線番号が、車両の前面、乗降口側の側面に全車両表示されていることを確認し、仕様書に適合していると判定した。

(d) 本件運行事業者の説明

令和 7 年 3 月 31 日までに、全車両の表示を完了している。

b 乗降口自動ドア・乗降ステップ

(a) 仕様書の内容

エアコン、利用者乗降口の自動ドア、乗降ステップが必要な車両はステップを設置すること。

(b) 仕様の趣旨

—

(c) 所管課の説明

現地確認において、乗降口に自動ドア及び乗降ステップが全車両設置されていることを確認し、仕様書に適合していると判定した。

(d) 本件運行事業者の説明

提案書に記載した自動オートステップは、全車両設置していない。以前は設置していたが、自動ドア開閉時にステップが車外に展開し、乗車待ちの利用者の足に当たって危ないという意見が市に寄せられたため、市と協

議し、令和6年11月末に取り外した。

また、これと同時期の令和6年11月末に、国土交通省関東運輸局栃木運輸支局（以下「運輸支局」という。）に確認の上、乗降ステップの1段目と2段目の段差を軽減する中間ステップ及び乗降用のグリップを全車両に設置し、利用者の安全性を確保している。

c 利用者意見箱

(a) 仕様書の内容

車内にお知らせや広告を掲示するスペース、利用者意見箱の設置スペースを確保すること。

(b) 仕様の趣旨

—

(c) 所管課の説明

現地確認において、「e 運賃箱」と一体型の利用者意見箱が全車両設置されていることを確認し、仕様書に適合していると判定した。

(d) 本件運行事業者の説明

令和7年3月31日までに、全車両の設置を完了している。

d 行先方向幕

(a) 仕様書の内容

- ・ LED式、車内吊り下げ式等の方式を提案書に記載すること。
- ・ 表示内容については、受注者と別途協議する。

(b) 仕様の趣旨

—

(c) 所管課の説明

現地確認において、提案書に記載された車内吊り下げ式の行先方向幕が全車両設置されていることを確認し、仕様書に適合していると判定した。

(d) 本件運行事業者の説明

令和7年3月31日までに、全車両の設置を完了している。

e 運賃箱

(a) 仕様書の内容

運賃箱と両替機は一体型、分離型いずれでも可。

(b) 仕様の趣旨

運賃を運賃箱に投入することにより、運転手の運賃着服を防止する。

(c) 所管課の説明

両替機と分離型の運賃箱が提案され、現地確認において、「c 利用者意見箱」と一体型の木製の運賃箱が全車両設置されていることを確認し、仕様書に適合していると判定した。

なお、仕様書では運賃箱の詳細を定めていない。車両の大きさによって

全て同じ規格で対応するのは難しいところだが、利用者からは、ふれあいバスの設備は統一した方が使いやすいとの意見があり、利用者の利便性を図るため、本件運行事業者に対し、運賃を投入しやすい他の製品の運賃箱を本年度中に設置するよう依頼している。

(d) 本件運行事業者の説明

令和7年3月31日までに、全車両の設置を完了している。

f 両替機

(a) 仕様書の内容

- ・ 紙幣または500円硬貨を100円硬貨に両替。
- ・ 令和6年7月3日からの新紙幣及び令和3年11月1日からの新500円硬貨に対応すること。
- ・ 小型車両（14人乗り車両と同等の車両）を除く。
- ・ 運賃箱と両替機は一体型、分離型いずれでも可。
- ・ 乗務員自らが両替を行う対応は不可。

(b) 仕様の趣旨

- ・ 運転手が運転に注力できるようにする。
- ・ 100円硬貨を持ち合わせていない利用者が運賃の支払いができるようことで、利用者の利便性を確保する。

(c) 所管課の説明

現地確認において、運賃箱とは分離型の、新千円札を100円硬貨に両替する両替機が全車両設置されていることを確認し、仕様書に適合していると判定した。

(d) 本件運行事業者の説明

令和7年8月15日に、全車両の設置を完了した。

g ドライブレコーダー

(a) 仕様書の内容

車両前面・乗降口側の側面、車内。

(b) 仕様の趣旨

事故、車内トラブル等の証拠になり、対処の迅速化になる。

(c) 所管課の説明

現地確認において、車両前面・乗降口側の側面、車内にドライブレコーダーが全車両設置されており、正常に動作していることを確認し、仕様書に適合していると判定した。

なお、設置位置についても、運転手の視野の妨げになる位置ではないことを確認している。

(d) 本件運行事業者の説明

令和7年3月31日までに、全車両の設置を完了している。

h ドライブレコーダー設置表示

(a) 仕様書の内容

車体にはドライブレコーダーを取り付けている旨の表示をすること。

(b) 仕様の趣旨

—

(c) 所管課の説明

現地確認において、ドライブレコーダーを取り付けている旨の表示が全車両表示されていることを確認し、仕様書に適合していると判定した。

(d) 本件運行事業者の説明

令和7年3月31日までに、全車両の表示を完了している。

(ウ) 所管課が仕様書不適合と判定した車両設備

以下の a から c までの 3 項目の車両設備については、上記(ア)(P9～P12)の判定手続きの結果、所管課によって「仕様書不適合」と判定されている。

各車両設備に関する、所管課及び本件運行事業者による説明は、以下のとおりである。

なお、a から c までの車両設備は、「第 2 2 (2) ア(イ)b(P3) 要望書記載事項等の参照」中、議会から提出のあった要望書及び令和 7 年 9 月市議会定例会の一般質問に係る応答において言及が認められた設備である。

ついては、所管課による「仕様書不適合」の判定及び議会による言及があつた車両設備につき、監査委員による仕様書適合性の判断の規範とするため、当該車両設備の仕様の趣旨を所管課から確認した。

a 車内アナウンス設備

(a) 仕様書の内容

- ・ 自動アナウンスとする。
- ・ 乗務員によるアナウンスは不可。

(b) 仕様の趣旨

- ・ 運転手が運転に注力できるようにする。
- ・ 利用者に停車停留所をアナウンスすることにより、利便性を確保する。

(c) 所管課の説明

令和 7 年 9 月 30 日(火)及び 10 月 2 日(木)の現地確認(上記(ア)p(P11)参照。)で確認した常用車両 3 台については、車内アナウンス設備が設置され、自動アナウンスが流れることを確認し、仕様書に適合していると判定した。

令和 7 年 11 月 10 日(月)の現地確認(上記(ア)t(P12)参照。)で確認した常用車両 1 台については、車内アナウンス設備は設置されているが、音声データのメディアカードの不具合により自動アナウンスが流れないと確認し、仕様書不適合であると判定した。

なお、次項の「b 車内案内表示装置」の設置を今回の仕様書から新たに加えたことにより、「a 車内アナウンス設備」、「b 車内案内表示装置」及び次々項の「c 降車ボタン」は連動して機能することとなる。

この車内案内表示装置及び降車ボタンと連動した車内アナウンス設備は、全車両設置していないことを確認した。

(d) 本件運行事業者の説明

車内アナウンス設備は、常用車両 4 台とも設置している。

ただし、停留所名の音声データを記録したメディアカードの不具合により、常用車両 4 台中、1 台は自動アナウンスが流れないと確認した。

なお、車内案内表示装置及び降車ボタンと連動した車内アナウンス設備は、全車両設置していない。

b 車内案内表示装置

(a) 仕様書の内容

- ・ 行先方向・行先・停車停留所等の案内
- ・ LED式又は液晶ディスプレイ式とし、方式を提案書に記載すること。

(b) 仕様の趣旨

行先方向・行先・停車停留所等を車内に表示することによって、利用者が運行状況を常時把握でき、円滑に降車できるようにすることで、利用者の利便性を確保する。

(c) 所管課の説明

現地確認において、車内案内表示装置が全車両設置されていないことを確認し、仕様書不適合であると判定した。

なお、車内案内表示装置とは、前項の「a 車内アナウンス設備」及び次項の「c 降車ボタン」と連動して機能することを前提として、今回の仕様書から新たに加えたものである。

(d) 本件運行事業者の説明

車内案内表示装置は、全車両に設置していない。

c 降車ボタン

(a) 仕様書の内容

- ・ ボタンに連動した音声アナウンス付き。
- ・ ボタンの数量を提案書に記載すること。

(b) 仕様の趣旨

利用者が降車停留所を運転手に知らせ、降車停留所でバスを停車する。

(c) 所管課の説明

前項の「b 車内案内表示装置」を仕様書に新たに加えたことで、降車ボタンは、「a 車内アナウンス設備」及び「b 車内案内表示装置」と連動して機能することが求められるが、現地確認において、この車内アナウンス設備及び車内案内表示装置と連動した降車ボタンが全車両設置されていないことを確認し、仕様書不適合であると判定した。

(d) 本件運行事業者の説明

降車ボタンは設置しているが、音声アナウンスに連動していない。

イ 所管課による仕様書不適合への対応の状況

上記ア(ウ)のaからcに掲げた3つの車両設備は、いずれも所管課によって「仕様書不適合」と判定されているところである。

ところで、本件監査においては、「仕様書に沿った運行を確保するための、市の対応はどのようなものであるか」、「市の対応は、適当か」ということを基本的な着眼点としている（第2_2(1)ア(イ)及び(ウ)(P2参照)）。これは、市が、コミュニティバスの運行を「地方公共団体の事務（地方自治法第199条第2項）」として行っている以上、仕様書不適合という事象が発生した場合には、当該事務の実施者として、当然これに適切に対応すべきであることを前提としている。

そこで本件監査では、市すなわち所管課において「仕様書に沿った運行を確保」するために対応すべきものとして、以下の2点を設定し、それぞれの実態の評価をもって、着眼点における「市の対応は、適当か」の判断とする。

- ① 車両設備が設置されていないという仕様書不適合を前提として、仕様の趣旨に沿った運行を確保する対応（以下「運行上の対応」という。）
- ② 仕様書不適合そのものを解消するべく、仕様書が定める車両設備を設置するための対応（以下「設置のための対応」という。）

(ア) 運行上の対応の状況

運行上の対応として所管課及び本件運行事業者から説明のあった内容のうち、主なものは、以下のとおりである。

a 所管課の説明

- (a) 降車ボタンが音声アナウンスに連動していないことへの対応として、利用者の乗車時に、運転手が口頭で降車停留所を聞き取りし、当該停留所到着時に、運転手が口頭で到着をアナウンスしている。
- (b) マイク設備は仕様書の定めにないため、運転手がアナウンスする際は、肉声で伝える形になる。
- (c) 次の停留所の案内については、自動アナウンスが流れている。ただし、1台については流れていない。
- (d) 平均常時2名程度の乗車率であるため、降車停留所を把握できないような状況ではないと考えている。
- (e) 降車停留所を聞き取りしているのは、居眠り等による降り過ごしを防止するためでもあると聞いている。
- (f) 安全性についても、関東運輸局長による運行の許可を受けているため、当該車両設備の有無が、全て安全性に直結するとは考えにくい状況である。
- (g) ただし、音声アナウンスに連動した降車ボタンが設置されている車両で、運転に注力できている運転手と比べると、利用者対応の手間が増えているため、安全な運行に少し支障は生じているとも考えられる。

b 本件運行事業者の説明

- (a) 自動アナウンスが流れない1台については、運転手が口頭で降車停留所を確認し、当該停留所到着時に間違いなく降車できるよう対応している。
- (b) なお、自動アナウンスが流れない1台以外の車両についても、常連の利用者が多いことや、高齢者や小柄な利用者の場合、立ち上がらないと降車ボタンに手が届かず危険なことから、乗車時に運転手が口頭で降車停留所を確認し、利用者が降車ボタンを押さなくても停車するという対応をしている。
- (c) ただし、全員が常連の利用者というわけではないため、基本的には、自動音声の車内アナウンスで次の停留所を案内し、利用者が降車ボタンを押す流れである。
- (d) 降車停留所として聞き取った内容は、その都度メモ等の記録はしていない。一度に大人数が乗ることがないため、記録を要する状況にまでは至っていない。
- (e) 路線図を車内に掲示し、自動音声の車内アナウンスと照合することで現在位置が把握できるようにしている。

(イ) 設置のための対応の状況

所管課において設置のための対応を行っているといい得るためには、所管課が「仕様書不適合」、すなわち所定の車両設備を設置できていないことにつきその原因、及び今後の設置予定を把握している必要がある。

「3 (1) ア(ウ) 所管課が仕様書不適合と判定した車両設備(P17)」において、所管課が「仕様書不適合」と判定した理由は、以下2点に整理される。

- ① 常用車両4台中1台につき、音声データのメディアカードの不具合により「自動アナウンスが流れない」という理由による、「車内アナウンス設備」の仕様書不適合
- ② 「車内案内表示装置の未設置及びこれに連動した車内アナウンス設備及び降車ボタンの未設置」という理由による「車内案内表示装置」及び「降車ボタン」の仕様書不適合

なお、このうち、上記②については「連動した車内アナウンス設備の未設置」を理由とした仕様書不適合の判定はされていないが、連動した車内アナウンス設備が全車両未設置であることは、所管課において確認されている。

以下は、上記2点にかかる事情について、所管課による把握の状況として、所管課から説明のあった内容である。なお、本件運行事業者からも当該事情につき説明を受けているが、所管課からの説明と矛盾しないものであったため、ここでの記載は省略する。

a 車内アナウンス設備(1台につき自動アナウンスが流れない仕様書不適合)

(a) 仕様書不適合の原因の把握の状況

当該常用車両に車内アナウンス設備は設置されているが、音声データのメディアカードの不具合により、自動アナウンスが流れない状況である。

(b) 今後の設置予定の把握の状況

本件運行事業者からは、「車内案内表示装置及び降車ボタンと連動した車内アナウンス設備の設置を進めているところであり（令和8年1月稼働見込み）、それとは別に、不具合が生じている音声データのメディアカードの再作成が可能か、調達先メーカーに確認中である。再作成が可能であれば、これらの納期と価格を併せて検討し、当該常用車両の自動アナウンスが流れるよう修理することも考えている。」旨の報告を受けている ((1)ア(ア)u(P12)参照。)。

(c) 上記(a)及び(b)の把握に係る経過

当該常用車両1台については、令和7年11月6日(木)の本件運行事業者との電話応答において、初めて、音声データのメディアカードの不具合により、「自動アナウンスが流れない」という仕様書不適合が生じていることを認識した ((1)ア(ア)s(P12)参照。)。

また、令和7年11月10日(月)の現地確認において、実際に当該車両の自動アナウンスが流れないことを確認した ((1)ア(ア)t(P12)参照。)。

当該仕様書不適合の原因及び今後の設置予定については、令和7年11

月 6 日（木）の本件運行事業者との電話応答、及び本件監査に係る監査委員からの追加質問に対する、令和 7 年 1 月 17 日（月）の本件運行事業者からのメール回答を受け、把握したものである。

また、上記追加質問に対するメール回答において、令和 7 年 2 月 26 日（水）の運行時の信号待ちの際に追突されて以来、自動アナウンスが流れない状況にある旨の報告があった（当該追突事故については、別途報告を受けている。）

なお、令和 7 年 1 月 6 日（木）に本件仕様書不適合を認識した後、本件運行事業者に対し、「1 台につき自動アナウンスが流れない仕様書不適合」に特化した改善等の指導は特段行っていない。

b 車内案内表示装置及び降車ボタン（3点連動設備の未設置による仕様書不適合）

(a) 仕様書不適合の原因の把握の状況

車内案内表示装置は、車内アナウンス設備及び降車ボタンと連動して機能することを前提として、今回の仕様書から新たに加えたものである。これらを連動させるためには、各設備が互換性を持つ必要があり、本件運行事業者においては、これらの互換性を備えた車内アナウンス設備、車内案内表示装置及び降車ボタンを一括して調達先メーカーに発注している。(以下、本件運行事業者が発注した車内アナウンス設備、車内案内表示装置、降車ボタンを総称して「3点連動設備」という。)

この3点連動設備について、本件運行事業者は納品及び設置を一括して調達先メーカーに発注しているが、車両の年式や車種の関係で、調達先メーカーにおいて設置作業を行える業者が見つからず、納品及び設置対応が遅れている。このため、現在、未設置状態となっている。

(b) 今後の設置予定の把握の状況

上記(a)の調達先メーカーによる納品及び設置の場合、令和8年3月を目指に設置予定であったが、本件運行事業者から、3点連動設備の製品のみ購入し、自社で設置することとした旨の報告を受けた。

これにより、今後の設置予定は「本年12月中に設置予定であり、令和8年1月から稼働見込み」である旨の報告を受けている ((1)ア(ア)u(P12)参照。)。

(c) 上記(a)及び(b)の把握に係る経過

令和6年10月3日（木）の最優秀交渉権者の決定から、令和7年4月1日の運行開始（運行協定書の締結）までの間において、全運行事業者に対し、複数回、プロポーザル実施要領の仕様書で指定した車両設備を令和7年3月31日までに設置するよう指導した ((1)ア(ア)c、d、e(P9～P10)参照。)。

これに対し、全ての運行事業者から、3点連動設備につき、調達先メーカーの対応が全国的に遅れており、令和7年3月31日までに設置が完了しない旨の報告を受けた。

については、運行開始（運行協定書の締結）以前に、全運行事業者において車両設備の設置が完了しないことが明らかであったため、令和7年4月1日以前において、車両設備の設置状況の確認は行っていない。

令和7年4月1日以降の車両設備の設置状況の把握（指導を含む）については、「(1)ア(ア) 所管課による仕様書適合性の判定手続き」のgからu(P9～P12)のとおりである

なお、一連の車両設備の設置状況の把握（指導を含む）を通じ、3点連動設備の未設置による仕様書不適合は、本件運行事業者の対応のみで設置が適うものではないため、一定の合理性のもとに、未設置状態はやむを得ないものと判断している。

(2) 現行の協定期間における「車両設備以外の要件の仕様書適合状況」について

次に、現行の協定期間における「車両設備以外の要件のうち運行上重要と認められるものの仕様書適合状況」に係る事実を以下のとおり確認した。ここで仕様書適合状況を確認した8項目の要件は、「第2 2 (2)イ(ア)(P2)」で設定した重点項目の個別監査事項である。

ア 所管課による仕様書適合性の判定の状況

所管課において、以下の経過により、各要件の充足状況を確認し、仕様書適合性に係る判定を行ったとの説明があった。

(ア) 所管課による仕様書適合性の判定手続き

	実施年月日	内容
a	令和6年 8月8日(木)	提案書収受時の確認
b	令和6年 11月7日(木)	最優先交渉権者との交渉時の確認 ((1)ア(ア)c(P9)に同じ)
c	令和7年 9月30日(火)、 10月2日(木)	常用車両4台(所管課の認識による。実際にはうち1台が予備車両)の現地確認 ((1)ア(ア)p(P11)に同じ)
d	令和7年 11月10日(月)	常用車両1台の現地確認 ((1)ア(ア)t(P12)に同じ)

(イ) 所管課が仕様書適合と判定した車両設備以外の要件

以下のaからhまでの、重点項目の個別監査事項8項目の要件全てについて、上記(ア)の判定手続きの結果、所管課によって「仕様書適合」と判定されている。各要件についての所管課による説明は、以下のとおりである。

a 運行車両の所有

(a) 仕様書の内容

運行に使用する常用車両及び予備車両は、受注者の所有する車両を使用する。

(b) 所管課の説明

最優先交渉権者との交渉時(上記(ア)b参照。)において、車検証の写しにより受注者の所有する車両であることを確認し、仕様書に適合していると判定した。

b 常用車両の台数及び乗車定員

(a) 仕様書の内容

常用車両の台数、乗車定員は路線仕様書に定める。

※ 「第5 コミュニティバス路線仕様書」における常用車両の乗車定員と車両台数は、以下のとおりである。

- ・ 大平線：30名程度、1台
- ・ 藤岡線：30名程度、1台
- ・ 岩舟線：30名程度、2台

(b) 所管課の説明

最優先交渉権者との交渉時（上記(ア)b 参照。）において、車検証の写しにより常用車両の台数及び乗車定員を確認し、仕様書に適合していると判定した。

c 車体表示

(a) 仕様書の内容

車体表示に関する事項（以下、項目のみ列挙。）

- ・ 車体ラッピングの色の設定（カラーコードの指定を含む。）
- ・ 市章の色の設定
- ・ 路線番号、路線名の表示
- ・ 「とち介」の配置
- ・ 「とち介」のデザイン及びサイズ
- ・ 予備車両の車体表示
- ・ 車体広告スペースの確保
- ・ コミュニティバス名称「ふれあいバス」の配置
- ・ ラッピング内容

(b) 所管課の説明

常用車両4台につき、現地確認（上記(ア)c、d 参照。）において、仕様書が定める車体表示がされていることを確認し、仕様書に適合していると判定した。

d 一般旅客自動車運送事業の審査要件の充足

(a) 仕様書の内容

一般旅客自動車運送事業の審査基準に基づく要件を満たすこと。

(b) 所管課の説明

提案書收受時（上記(ア)a 参照。）において、提案書中に関東運輸局長による一般乗合旅客自動車運送事業の経営の許可書を縮刷したものの表示を確認し、当該許可書の写しをもって、およそ審査要件を満たすものと判定した。

e 道路運送法第4条第1項の一般乗合旅客自動車運送事業の許可取得

(a) 仕様書の内容

受注者は、「道路運送法」第4条第1項に規定する一般乗合旅客自動車運送事業の許可に基づき運行するものとする。

(b) 所管課の説明

提案書收受時（上記(ア)a 参照。）において、提案書中に関東運輸局長に

よる一般乗合旅客自動車運送事業の経営の許可書を縮刷したものの表示を確認し、仕様書に適合していると判定した。

これは、本件プロポーザルに係る提案書の審査の際において、本件運行事業者が既に一般乗合旅客自動車運送事業を経営していたことや、栃木市地域公共交通会議において、当該許可の所管官庁である関東運輸局の職員が委員となっており、本件運行事業者が当該許可を受けていることを把握していること等の事情に鑑み、許可書の原本による確認は省略しているものである。

許可書の原本による確認に代わるものとして、過去の契約期間において、本件運行事業者が関東運輸局長に提出した、一般乗合旅客自動車運送事業の事業計画変更届出書及び運行計画変更事前届出書の写しの提供を受け、所管課として保持している（以下「g 運輸支局への路線運行に関する乗合事業の許認可申請等の関係書類の作成及び提出」参照。）。これらの届出書は、予め一般乗合旅客自動車運送事業の経営の許可を受けていることが、届出及び受理の要件となっていることからも、改めてかかる許可書原本による確認は行っていない。

なお、本件運行事業者は、平成24年4月1日から藤岡線の運行を行っており、当該路線の運行事業者として選定する際に、当該許可書の写しの提供を受けて確認を行っていると思われるが、文書の保存年限が経過しているため、保存されていない。

f 道路運送法の許可申請等の手続きの完了

(a) 仕様書の内容

「道路運送法」の許可申請及び運行に必要となる資格等の取得については、受注者が責任をもって行うものとし、業務期間の開始日の前日までに全て完了すること。

(b) 所管課の説明

本件運行事業者は、上記「e 道路運送法第4条第1項の一般乗合旅客自動車運送事業の許可取得」のとおり、既に必要となる許可を受けているものと所管課において判定しているため、本項目が定める許可申請及び運行に必要となる資格等の取得の手続きは不要と判断している。

g 運輸支局への路線運行に関する乗合事業の許認可申請等の関係書類の作成及び提出

(a) 仕様書の内容

受注者は、運行開始に向け、運輸支局へ路線運行に関する乗合事業の許認可申請・届出の関係書類の作成及び提出を行うものとする。

(b) 所管課の説明

本件運行事業者は、既に大平線・藤岡線及び岩舟線の運行を行っており、本件プロポーザルに係る提案書の提出及び運行協定の締結の際には、運輸

支局への書類の提出は不要と判断している。なお、過去の契約期間において、本件運行事業者が関東運輸局長に提出した、一般乗合旅客自動車運送事業の事業計画変更届出書及び運行計画変更事前届出書の写しつき、同事業者から提供を受け、かかる事実を確認した上で、所管課において保管している。

h 運行体制、危機管理体制等の計画書の作成及び提出

(a) 仕様書の内容

受注者は、運行体制、危機管理体制等の計画書を作成し発注者に提出する。

(b) 所管課の説明

提案書收受時（上記ア(ア)a(P24)参照。）において、提案書中に「⑨運行管理体制の状況」及び「㉓災害発生時の対応能力・処理体制」の記載を確認し、また、提案書の審査の際に補充書面として提出を受けた「災害発生時の連絡（連携）体制図」及び「災害発生時のマニュアル」を確認し、仕様書に適合していると判定した。

(ウ) 所管課が仕様書不適合と判定した車両設備以外の要件

所管課において、仕様書不適合と判定した車両設備以外の要件はない。

イ 上記判定に基づく、所管課による対応の状況

上記ア(イ)で、重点項目の個別監査事項8項目の要件全てにつき、いずれも「仕様書適合」と判定、あるいは確認不要と判断しているため、当該判定結果に基づく所管課の対応はない。

- (3) 過去の契約期間における「車両設備の設置に関する仕様書適合状況」について
最後に、(1) (P9～P23) で確認した、重点項目の個別監査事項である 11 項目の車両設備について、過去の契約期間（令和 2 年 3 月 21 日から令和 7 年 3 月 31 日まで）における、所管課による仕様書適合性の判定の状況及び当該判定に伴う所管課の対応状況として、所管課からの説明に加え、所管課から提出された資料をもとに確認された事実関係を整理する。

なお、適合すべき仕様としては、「栃木市ふれあいバス運行業務プロポーザル実施要領（2019年4月 栃木市生活環境部交通防犯課）（以下、「令和元年度プロポーザル実施要領」という。）」中「第4 ふれあいバス共通仕様書」が示すところがこれに該当するものであるが、その内容については、上記(1)で示した令和 6 年度の、プロポーザル実施要領における仕様書と同様であるため、ここでの記載は省略する。

ア 令和 2 年 4 月の車両設備調査の状況

所管課は、令和 2 年 4 月に、常用車両 4 台及び予備車両 1 台につき車両設備の設置状況調査を実施しており、その概要は以下のとおりである。

- (ア) 調査の対象とされたのは、「第 2 2 (2) ア(ア) (P3)」で設定した重点項目の個別監査事項の a から k までの 11 項目の車両設備のうち、行先方向幕、車内アナウンス設備、運賃箱、両替機、降車ボタン、ドライブレコーダーの 6 項目に、とち介ラッピング及びその他の機器 2 項目を加えた 9 項目であった。
- (イ) 調査は、書面調査、現地確認、その後の完了確認の手順で実施された。
- (ウ) 上記の調査対象設備のうち、以下の 4 件は調査の過程で仕様書不適合と判断されたが、所管課の指導の結果、最終的に仕様書適合が確認された。
- a 車内アナウンス設備に係る音声データの未更新
音声データの更新につき納品書の提出を求め、令和 2 年 7 月 10 日（金）までに確認した。
 - b 両替機の未設置
書面調査の段階では未設置であったが、その後に実施された現地確認（令和 2 年 5 月 11 日（月）及び 12 日（火）に実施。以下同じ。）の際に、設置を確認した。
 - c 降車ボタンの個数不足等
現地確認の際に、個数の不足等が認められたが、令和 2 年 7 月 10 日（金）までに設置を確認した。
 - d ドライブレコーダーの設置箇所不足
現地確認の際に、乗降口側の側面への未設置が認められたが、現地確認期間中に全台設置完了の旨報告を受け、令和 2 年 7 月 10 日（金）までに確認した。
- (エ) 車内案内表示装置については、令和元年度プロポーザル実施要領中「第4 ふれあいバス共通仕様書」において、設置すべき設備とはされていなかったため、調査の対象とされていない。
- (オ) 令和 2 年 4 月の車両設備の設置状況調査時の記録の文書において、調査対象

車両の自動車登録番号（ナンバープレートに表示）として記載されたものと、令和7年度に実施した現地確認（(1)ア(ア)p及びt(P11~12参照。)の対象車両の自動車登録番号とは、常用車両4台及び予備車両1台につき、いずれも一致しない。

イ その他の状況等

(ア) 過去の契約期間において、令和2年4月の車両設備の設置状況調査以降、同様の車両設備の設置状況調査は実施されていない。

(イ) 上記(ア)に関連して、過去の契約期間においては、令和2年4月の車両設備の設置状況調査以降、運行に供する車両に入替え等の異動が生じた場合でも、所管課はこれを把握していなかった。

令和7年度からの現行の協定期間においては、令和7年4月1日時点の車両から異動が生じた場合には、これを把握するとともに、車両設備の設置状況調査も実施する取扱いに変更している。

(ウ) 本件運行事業者が現行の協定期間において運行に供している車両は、遅くとも令和6年11月7日（木）当時において運行に供されていた。

これは、令和6年11月7日（木）に、所管課が本件運行事業者と最優先交渉権者としての交渉を行った際に、令和7年度以降の運行に供する予定の車両の確認として、当時本件運行事業者が実際に運行に供していた車両の車検証を確認しているところ、これらの車両と、現行の協定期間において実際に運行に供されている車両とに、異動が生じていないためである。

もっとも、交渉時点においても、当該車両がいつから運行に供されているのかについては、所管課も確認を行っておらず、令和7年11月7日（木）より前において、どの車両が運行に供されていたかは明らかでない。

(エ) 過去の契約期間のうち、所管課は、令和4年度、令和5年度及び令和6年度において、車両設備の設置状況調査とは別の調査として、添乗調査を実施している。これは、実際に運行しているバスに職員が添乗し、主に利用者の様子や車内の雰囲気等を調査するもので、その過程で設備の不具合等を発見することもあるが、全ての車両を調査するものでないことと、設備そのものを調査するものでないという点で、車両設備の設置状況調査とは異なる。

(オ) 「車内設備の不設置状態が数年単位で続いてきた」との指摘があることについての所管課の所感は、例えば、当該路線における運賃箱は木製である一方で、両替機と一体型になった運賃箱を導入している他の路線が存する等、仕様書には適合しているものの、設備のレベルの差が存在していることを認識している、というものである。

(カ) ドライブレコーダーの故障や降車ボタンの欠落等の不具合が運行上発生した場合、所管課は、それについて利用者からの連絡や指摘を受けることがあるが、その都度、本件運行事業者に対し、当該不具合の状況等について情報提供を行っている。ただし、その後の対応状況についての確認は行っていない。

4 監査委員の判断

所管課による仕様書適合性の判定等に係る事実として、所管課及び本件運行事業者から説明のあった内容は、上記「3 事実関係の確認」のとおりである。そこで、これらの事情を前提として、監査委員において令和7年1月7日（金）に実施した実地検査（1(1)コ及び1(2)イ（P7）参照。）の結果も踏まえ、まず、所管課による仕様書適合性の判定の妥当性を判断し、これをもって監査委員による仕様書適合性の判断とする。

次に、かかる監査委員による仕様書適合性の判断を前提とし、市の本件運行事業者に対する指導等の対応の妥当性の判断を行う（「2(1) 判断枠組み（P8）」参照。）。

(1) 現行の協定期間における「車両設備の設置に関する仕様書適合状況」についての判断

ア 所管課による仕様書適合性の判定の妥当性についての判断

(ア) 所管課が仕様書適合と判定した車両設備についての判断

a 路線名・路線番号の表示（車両前面・乗降口側側面）

(a) 実地検査の結果

実地検査対象車両（常用車両1台。以下同じ。）について、路線名及び路線番号が、車両の前面及び乗降口側の側面に表示されていることを確認した。

(b) 仕様書適合性の判断

全車両を現地確認により直接確認した上で「仕様書適合」と判定した所管課の判定手続きに、不備は認められない。

所管課及び本件運行事業者の説明内容は整合しており、実地検査においても、対象車両について、仕様書が定める路線名及び路線番号の表示が確認された。

については、所管課における「仕様書適合」の判定は妥当であると判断される。

よって、実地検査対象車両について、監査委員においても「仕様書適合」と判断する。

また、実地検査対象車両以外の車両についても、所管課の現地確認による記録写真において、仕様書が定める路線名及び路線番号の表示が確認されたため、同様に「仕様書適合」と判断する。

b 乗降口自動ドア・乗降ステップ

(a) 実地検査の結果

実地検査対象車両について、乗降口に自動ドア及び本件運行事業者の説明にあった中間ステップが設置されていることを確認した。

なお、提案書に記載された自動オートステップではなく中間ステップが設置されている点については、現場で所管課に確認したところ、所管課との協議による対応である旨の回答があった。

(b) 仕様書適合性の判断

全車両を現地確認により直接確認した上で「仕様書適合」と判定した所管課の判定手続きに、不備は認められない。

自動ドアの設置については、所管課及び本件運行事業者の説明内容は整合している。

乗降ステップの設置については、所管課の「乗降ステップが設置されている」との説明と、本件運行事業者の「自動オートステップではなく中間ステップを設置している」との説明は、利用者の乗降に用いられる「乗降ステップ」が設置されているという点において、説明内容は整合している。

また、実地検査においては、対象車両について、自動ドア及び中間ステップの設置が確認され、併せて、自動オートステップではなく中間ステップが設置されている点については、所管課との協議によるものであることが確認された。

乗降ステップについては、仕様書で「乗降ステップが必要な車両はステップを設置すること。」と定められているところ、本件運行事業者の説明によると、過去の契約期間においては、地面から乗降口までの高さを軽減する、利用者のスムーズな乗降に必要な設備として、自動オートステップを設置していたとのことであった。

併せて、当該自動オートステップを取り外した理由については、自動ドア開閉時に当該ステップが車外に展開することによって生じる危険を回避するための対応であり、市との協議も行っていることが確認された。

については、仕様書で求める「乗降ステップが必要な車両」への対応として、自動オートステップが設置されていたと認められるところ、これを取り外したことは、利用者の安全性を考慮した対応として、一定程度やむを得ないものと判断される。

また、現行の中間ステップについては、本件運行事業者の説明により、車内におけるステップの段差を軽減する、利用者のスムーズな乗降に必要な設備として設置されたものであることが確認された。中間ステップは、自動オートステップの機能である、地面から乗降口までの高さの軽減を果たす設備ではないものの、利用者の乗降に必要な設備という点においては、仕様書で求める「乗降ステップが必要な車両」への対応として認められる。

については、所管課において、仕様書で求める「乗降ステップ」が設置されていることを確認し、「仕様書適合」とした判定は、妥当であると判断される。

よって、実地検査対象車両について、監査委員においても「仕様書適合」と判断する。

また、実地検査対象車両以外の車両についても、所管課の現地確認による記録写真において、中間ステップの設置が確認されたため、同様に「仕様書適合」と判断する。

c 利用者意見箱

(a) 実地検査の結果

実地検査対象車両について、「e 運賃箱」と一体型の利用者意見箱が設置されていることを確認した。

なお、意見箱への投書に用いる紙や筆記用具は設置されておらず、現場で所管課に確認したところ、特段仕様書で紙や筆記用具の設置は求めていないとの回答だった。

(b) 仕様書適合性の判断

全車両を現地確認により直接確認した上で「仕様書適合」と判定した所管課の判定手続きに、不備は認められない。

所管課及び本件運行事業者の説明内容は整合しており、実地検査においても、対象車両について、仕様書が定める利用者意見箱の設置が確認された。

については、所管課における「仕様書適合」の判定は妥当であると判断される。

よって、実地検査対象車両について、監査委員においても「仕様書適合」と判断する。

また、実地検査対象車両以外の車両についても、所管課の現地確認による記録写真において、仕様書が定める利用者意見箱の設置が確認されたため、同様に「仕様書適合」と判断する。

なお、およそ利用者意見箱の設置の趣旨は、利用者の意見、要望等を収集し、利用者の利便性の向上を図るものと想定されるところ、紙や筆記用具の設置がないことは、利用者が容易に意見、要望等を寄せられず、設置の趣旨にそぐわないと考えられる。については、仕様の趣旨と実際の仕様書の定めとの整合について、今後所管課において検討されたい。

d 行先方向幕

(a) 実地検査の結果

実地検査対象車両について、提案書に記載された車内吊り下げ式の行先方向幕が設置されていることを確認した。

なお、行先方向を示す文字のフォントや大きさの視認性について若干の疑義が生じたが、現場で確認した限りにおいては、特段、視認性に関する意見は寄せられていないとのことだった。

(b) 仕様書適合性の判断

全車両を現地確認により直接確認した上で「仕様書適合」と判定した所管課の判定手続きに、不備は認められない。

所管課及び本件運行事業者の説明内容は整合しており、実地検査においても、対象車両について、仕様書が定め、本件運行事業者が提案書に記載した車内吊り下げ式の行先方向幕の設置が確認された。

については、所管課における「仕様書適合」の判定は妥当であると判断さ

れる。

よって、実地検査対象車両について、監査委員においても「仕様書適合」と判断する。

また、実地検査対象車両以外の車両についても、所管課の現地確認による記録写真において、仕様書が定め、本件運行事業者が提案書に記載した車内吊り下げ式の行先方向幕の設置が確認されたため、同様に「仕様書適合」と判断する。

なお、行先方向を示す文字のフォントや大きさについて、利用者の利便性向上のため、運転手の視野の妨げにならない範囲において、視認性を高めるよう改善を検討されたい。

e 運賃箱

(a) 実地検査の結果

実地検査対象車両について、両替機と分離型で、「c 利用者意見箱」と一体型の木製の運賃箱が設置されていることを確認した。

(b) 仕様書適合性の判断

全車両を現地確認により直接確認した上で「仕様書適合」と判定した所管課の判定手続きに、不備は認められない。

所管課及び本件運行事業者の説明内容は整合しており、実地検査においても、対象車両について、仕様書が定める運賃箱の設置が確認された。

については、所管課における「仕様書適合」の判定は妥当であると判断される。

よって、実地検査対象車両について、監査委員においても「仕様書適合」と判断する。

また、実地検査対象車両以外の車両についても、所管課の現地確認による記録写真において、仕様書が定める運賃箱の設置が確認されたため、同様に「仕様書適合」と判断する。

なお、実地検査対象車両以外の車両の記録写真において、運賃箱の横にキャッシュトレイの設置が確認された。令和7年9月市議会定例会の一般質問において、所管部長より「高齢者等で、小さな受け口の運賃箱に小銭を入れる際に、入れづらく、落としてしまう場合などがあるため、サービスの一つとして受け皿を使用して運賃のやり取りを行うことは問題ないと考えている。」との答弁があり、これが記録写真のキャッシュトレイを指すと想定される。

この点につき、所管課の説明において、利用者の利便性を図るため、本件運行事業者に対し、運賃を投入しやすい他の製品の運賃箱を本年度中に設置するよう依頼しているとのことである。利用者の利便性と安全性の向上のため、当該依頼は妥当であると考えるので、速やかな設置について、引き続き本件運行事業者に求められたい。

f 両替機

(a) 実地検査の結果

実地検査対象車両について、運賃箱とは分離型の、新千円札を100円硬貨に両替する両替機が設置されていることを確認した。

なお、千円札以外の両替対応について、現場で実地検査対象車両の運転手に確認したところ、車内に両替用の100円硬貨を常備し、運転手が停車時に両替対応を行っているが、事例としては多くないとの回答があった。

また、車内に表示された料金表に、「五千円札・一万円札でのお支払いはお控えください」との記載が確認された。

(b) 仕様書適合性の判断

全車両を現地確認により直接確認した上で「仕様書適合」と判定した所管課の判定手続きに、不備は認められない。

所管課及び本件運行事業者の説明内容は整合しており、実地検査においても、対象車両について、仕様書が定める規格を満たした両替機の設置が確認された。

については、所管課における、仕様書が定める規格を満たした両替機の設置についての「仕様書適合」の判定は妥当であると判断される。

しかしながら、実地検査においては、併せて、千円札以外の両替について、運転手が両替対応を行っていることが確認された。

仕様書では「乗務員自らが両替を行う対応は不可。」と定めており、この定めに照らすと、「仕様書不適合」が生じているとも思える。

一方、仕様書では「紙幣または500円硬貨」の両替機を設置するよう求めており、いずれかに対応した両替機を設置した場合、当該両替機に非対応の「紙幣または500円硬貨」の両替を利用者から求められることは、想像に難くない。

については、当該仕様書の定めは、乗務員（運転手）による両替を不可としながら、一方で、設置された両替機に非対応の「紙幣または500円硬貨」の両替の要求が生じ得るという、相反する対応が求められていることから、「乗務員自らが両替を行う対応は不可。」とする仕様書の文言を、どのように解釈するかが問題となる。

両替機の仕様の趣旨については、所管課の説明において、運転手が運転に注力するという「運行の安全性」と、100円硬貨を持ち合わせていない利用者が運賃の支払いができるようにするという「利用者の利便性」の確保の2点が挙げられている。

そこで、「乗務員自らが両替を行う対応は不可。」とは、一切の乗務員（運転手）による両替を認めないとするものではなく、運行の安全性を保った上で、利用者の利便性を確保する範囲に限って認められるものと解される。

この点、本件運行事業者の実際の運行においては、実地検査において、両替対応は停車時に行われていることを確認しており、運行の安全性は一定程度保たれていると判断できる。

また、設置された両替機に非対応の、千円札以外の両替対応を運転手が行っており、利用者が運賃を支払えるようにしていることから、利用者の利便性も確保されていると判断できる。仮に、運転手が千円札以外の両替対応を行わなかった場合、乗車拒否や無賃乗車を認めることにつながると考えられる。このことからも、運転手による両替対応は、利用者の利便性の確保につながっていると認められる。

加えて、実地検査においては、料金表に千円札以外の支払を控えるよう表示し、運転手による両替対応の発生頻度の低減に努めていることも確認された。

については、実際の運行において行われている、運転手による千円札以外の両替対応は、上記の仕様の趣旨を逸脱するものではないと認められる。

よって、当該運転手による両替対応は、「乗務員自らが両替を行う対応は不可。」とする仕様書の文言が想定する範疇を超えないことから、実地検査対象車両について、監査委員においても「仕様書適合」と判断する。

また、実地検査対象車両以外の車両についても、所管課の現地確認による記録写真において、仕様書が定める新千円札を100円硬貨に両替する、運賃箱とは分離型の両替機の設置が確認されたため、同様に「仕様書適合」と判断する。

なお、現在の仕様書の定めは、上記のとおり、実際の運行において、相反する対応を求めているように読める。このため、運行事業者の間で解釈に大きな相違と混乱が生じないよう、仕様の趣旨と実際の仕様書の定め及び運行上の実態に整合が図られるように、今後所管課において検討されたい。

g ドライブレコーダー

(a) 実地検査の結果

実地検査対象車両について、車両前面、乗降口側の側面、車内にドライブレコーダーが設置されていることを確認した。

また、設置位置についても、運転手の視野の妨げになる位置ではないことを確認した。

(b) 仕様書適合性の判断

全車両を現地確認により直接確認した上で「仕様書適合」と判定した所管課の判定手続きに、不備は認められない。

所管課及び本件運行事業者の説明内容は整合しており、実地検査においても、対象車両について、仕様書が定めるドライブレコーダーの設置が確認された。また、設置位置についても、運転手の視野の妨げにならないことを確認した。

については、所管課における「仕様書適合」の判定は妥当であると判断される。

よって、実地検査対象車両について、監査委員においても「仕様書適合」

と判断する。

また、実地検査対象車両以外の車両についても、所管課の現地確認による記録写真において、仕様書が定めるドライブレコーダーの設置が確認されたため、同様に「仕様書適合」と判断する。

h ドライブレコーダー設置表示

(a) 実地検査の結果

実地検査対象車両について、ドライブレコーダーを取り付けている旨の表示がされていることを確認した。

(b) 仕様書適合性の判断

全車両を現地確認により直接確認した上で「仕様書適合」と判定した所管課の判定手続きに、不備は認められない。

所管課及び本件運行事業者の説明内容は整合しており、実地検査においても、対象車両について、仕様書が定めるドライブレコーダーを取り付けている旨の表示が確認された。

については、所管課における「仕様書適合」の判定は妥当であると判断される。

よって、実地検査対象車両について、監査委員においても「仕様書適合」と判断する。

また、実地検査対象車両以外の車両についても、所管課の現地確認による記録写真において、仕様書が定めるドライブレコーダー設置表示が確認されたため、同様に「仕様書適合」と判断する。

(イ) 所管課が仕様書不適合と判定した車両設備についての判断

a 車内アナウンス設備

(a) 実地検査の結果

実地検査対象車両について、運転手のボタン操作により、停留所名の自動アナウンスが流れることを確認した。

また、現場で実地検査対象車両の運転手に確認したところ、対象車両においては、運転手による各停留所のアナウンスは不要であるが、実地検査対象車両以外の車両において、自動アナウンスが流れないものがあるとの回答があった。

併せて、実地検査対象車両には、車内案内表示装置及び降車ボタンと連動した車内アナウンス設備は設置されていないことを確認した。

(b) 仕様書適合性の判断

i 判定手続き及び他の事実確認の記録との整合性について

全車両を現地確認により直接確認した上で自動アナウンスが流れる常用車両3台につき「仕様書適合」、同アナウンスが流れない常用車両1台につき「仕様書不適合」と判定した所管課の判定手続きに、不備は認められない。

所管課及び本件運行事業者の説明内容は整合している。

実地検査においては、対象車両について、仕様書が定める車内アナウンス設備の設置及び自動アナウンスの音声が確認された。また、実地検査対象車両以外につき、自動アナウンスが流れない車両があることが口頭により確認され、所管課及び本件運行事業者の説明との整合が認められた。

実地検査対象車両以外の車両については、所管課の現地確認による記録写真はないが、別途、現地確認の書面による記録（ふれあいバス車両設備確認票）において、自動アナウンスの音声の聞き取り結果として、常用車両4台中1台に「×」の記載が認められた。

以上のことから、判定手続き及び本件監査における他の事実確認の記録との整合性について、特に問題はない。

ii 判定結果について

他方で、所管課の判定の結果は、妥当性を欠くといえる。

まず、自動アナウンスが流れない常用車両1台につき「仕様書不適合」としたことについては、「車内アナウンス設備」につき仕様書が「自動アナウンスとする。」としている以上、妥当である。

他方で、自動アナウンスが流れる常用車両3台については、確かに、「車内アナウンス設備」自体の仕様書の定めとは適合するようにも思える。しかし、他の車両設備であるところの「降車ボタン」の仕様書において「ボタンに連動した音声アナウンス付き」とされていることに照らせば、車内アナウンス設備としては、単に自動アナウンスが流れることだけでは足りず、降車ボタンと連動することが仕様書上求められている

ものと解すべきである。また、3(1)ア(ウ)a(c)(P17)において、所管課から、「車内案内表示装置」の設置を今回の仕様書から新たに加えたことにより、車内アナウンス設備については、当該車内案内表示装置及び降車ボタンと連動して機能することとなる旨の説明があったことに照らせば、当該連動についても、「車内アナウンス設備」につき仕様書が要求するところと解するのが相当である。この点、所管課及び本件運行事業者からは、車内案内表示装置及び降車ボタンと連動した車内アナウンス設備は全車両設置されていないとの説明があった。

よって、監査委員としては、常用車両4台につき、全てを車内案内表示装置及び降車ボタンとの連動がなされていないものとして「仕様書不適合」と判断し、そのうち1台については、自動アナウンスが流れないものとして、重ねて「仕様書不適合」と判断する。

b 車内案内表示装置

(a) 実地検査の結果

実地検査対象車両について、車内案内表示装置が未設置であることを確認した。

(b) 仕様書適合性の判断

全車両を現地確認により直接確認した上で「仕様書不適合」と判定した所管課の判定手続きに、不備は認められない。

所管課及び本件運行事業者の説明内容は整合しており、実地検査においても、対象車両について、仕様書が定める車内案内表示装置が設置されていないことが確認された。

また、実地検査対象車両以外の車両についても、所管課の現地確認による記録写真がなく、仕様書が定める車内案内表示装置が設置されていないことが推認された。

については、所管課における「仕様書不適合」の判定は妥当であると判断される。

よって、監査委員においても、車内案内表示装置は「仕様書不適合」と判断する。

c 降車ボタン

(a) 実地検査の結果

実地検査対象車両について、降車ボタンは設置されているが、音声アナウンスと連動していないことを確認した。

(b) 仕様書適合性の判断

全車両を現地確認により直接確認した上で「仕様書不適合」と判定した所管課の判定手続きに、不備は認められない。

所管課及び本件運行事業者の説明内容は整合しており、実地検査においても、対象車両について、仕様書が定める音声アナウンスと連動した降車

ボタンが設置されていないことが確認された。

また、実地検査対象車両以外の車両については、所管課の現地確認による記録写真において、対象車両と同じ降車ボタン又は異なるタイプの降車ボタンの設置が確認され、別途、現地確認の書面による記録（ふれあいバス車両設備確認票）において、降車ボタンの音声の聞き取り結果として、全車両「運動していないボタン」の記載が認められた。

については、所管課における「仕様書不適合」の判定は妥当であると判断される。

よって、監査委員においても、降車ボタンは「仕様書不適合」と判断する。

イ 所管課による仕様書不適合への対応の妥当性についての判断

本件監査においては、「市の対応は、適當か」ということを基本的な着眼点として行うとともに、かかる「対応」については、車両設備が設置されていないという仕様書不適合を前提として、仕様の趣旨に沿った運行を確保する「運行上の対応」と、仕様書不適合そのものを解消するべく、仕様書が定める車両設備を設置するための「設置のための対応」に分類し、それぞれの実施状況を確認したところである（3(1)イ(ア)及び(イ)（P19～P23）参照。）。

ところで、これら「対応」としての各種行為のうちには、所管課が主体であるものと本件運行事業者が主体であるものとが混在しているため、どの点をもって対応の妥当性の判断を行うかについて、一定の整理が必要となる。

この点、本件コミュニティバスの運行は、栃木市コミュニティバス運行協定書に基づき実施されているところ、当該協定書においては、栃木市と運行事業者とで負担すべき義務は、当然別個のものとして定められている。

もっとも、本件コミュニティバスの運行は、「地方公共団体の事務（地方自治法第199条第2項）」として行われていることは明らかである。そうすると、栃木市は、コミュニティバスの運行につき運行事業者との役割分担とは別として、およそ「地方公共団体の事務」の実施者として、総括的な責任を負うと解するのが相当である。

そこで、本件「対応」の妥当性の判断としては、当該「対応」としての行為者が誰であるかは問わず、およそ「対応」の内容及び結果の妥当性を検討し、それが適切性、合理性を有する場合には、それをもって「市の対応は適當である」と判断することとする。

(ア) 運行上の対応の妥当性についての判断

a 車内アナウンス設備（1台につき自動アナウンスが流れない仕様書不適合）

車内アナウンス設備につき、自動アナウンスが流れないことへの、運行上の対応の妥当性について検討する。

まず、自動アナウンスが流れる車両において、利用者が降車する際の流れは、以下のとおり想定されるところである。

- ① 運転手が車内アナウンス設備の装置を操作し、車内スピーカーを介した自動音声によって、次の停留所名が車内にアナウンスされる。
- ② 上記アナウンスを聞き取った利用者が、降車ボタンを押し、降車の意思表示をする。
- ③ 上記降車の意思表示を聞き取った運転手が、次の停留所で停車し、自動ドアを開け、利用者は降車する。

しかし、自動アナウンスが流れない車両にあっては、上記①が発生せず、当然、それに伴い②及び③にも発生しない。

この点、所管課及び本件運行事業者から説明のあった内容のうちに「利用者の乗車時に、運転手が口頭で降車停留所を聞き取りし、当該停留所到着時に、運転手が口頭で到着をアナウンスしている。」（以下「口頭による聞き取

り及び到着案内」という。) というものがあり、これが、自動アナウンスが流れないことへの、運行上の対応に相当するものと認められる。

そこで、当該口頭による聞き取り及び到着案内が、運行上の対応、すなわち「仕様の趣旨に沿った運行を確保する対応」(3(1)イ中①(P19)参照。)といえるか否かについて、以下検討する。検討に当たっては、当該車両設備に関する仕様の趣旨を規範とし、口頭による聞き取り及び到着案内がこれを満たすかによって検討する。

(a) 仕様の趣旨

車両アナウンス設備に関する仕様の趣旨は、「運転手が運転に注力できるようにする。」「利用者に停車停留所をアナウンスすることにより、利便性を確保する。」というものであった(3(1)ア(イ)a(b)(P17)参照。)。このうち、前者については、運転手が運転に注力できる環境を整備することによって、運行の安全性を確保するものと解される。

(b) 口頭による聞き取り及び到着案内の実態による判断

まず、ヒアリング等の結果、口頭による聞き取り及び到着案内が行われるのは、大きく分けて以下2点とされる。

- ① 利用者の乗車時の口頭による降車停留所の聞き取り
- ② 停車停留所到着時の口頭による到着案内

①、②については、いずれもバスの停車時に行われると想定するのが自然であるから、仕様の趣旨のうち「安全性」の点に照らし、一定程度運行の安全性は確保されていると考えられる。また、所管課及び本件運行事業者からも、そもそも利用者数が少なく、常連の利用者がそのうち多くを占めることから、運転手に過度な負担をかけることなく運用できている趣旨の説明があった(3(1)イ(ア)a(d)及びb(d)(P19~p20))。

しかしながら、これらの説明が成立するのは、常に利用者が少数であることや、常に常連の利用者がそのうち多くを占めることが前提であり、乗車人数が多い時や、観光客が初めて乗る時等の場合の対応についても、危機管理上想定しておかなければならない。このような場合には、必ずしも①、②の対応がスムーズにいかないであろうし、特に、乗車人数が多くなれば、それに比例して、運転手が停車停留所を記憶しておき、当該停留所に確実に停車するための負担は増大すると解するのが相当である。

例えば、乗車人数が多い場合を想定すると、運転手において、①で聞き取った降車停留所の記憶が曖昧となつた場合には、降車停留所の確認を行う必要が生じることになる。この点、乗客が①に加えて、自主的に降車ボタンで降車の意思を示すことができれば、運転手はそれを了知できるが、そもそも自動アナウンスが流れない以上、乗客が次の停車停留所を確実に認識し、降車ボタンを押すことは期待できない。そうすると、結局運転手は、車内に向かって口頭で、降車する人がいるかを改めて確認するために発声する必要がある。つまり、上記①②に加え、運転手において、

- ③ 降車停留所到着前の、口頭による降車する人の再確認

という作業が生ずることが、多分に想定されることになる。

そして、当該作業が常に停車中に行われるという保障はないから、その点で、仕様書が求める運行の安全性に欠けている。また、仮に運転手の配慮によって、③の作業が常に停車中に行われるとしても、当該配慮自体が「運転」そのものではないから、結局、運転手は「運転」に注力できていないことになり、やはり運行の安全性の点で問題といわざるを得ない。

については、監査委員としては、口頭による聞き取り及び到着案内は、運転手に過大な負荷を要求する危険性を内包している点で、仕様が求める「運行の安全性」を欠くから、自動アナウンスが流れないことへの、運行上の対応とは認められない。

よって、市の対応は適当とはいえないと判断する。

b　車内アナウンス設備、車内案内表示装置及び降車ボタン（3点連動設備の未設置による仕様書不適合）

車内アナウンス設備については、上記「ア(イ)a(b) ii　判定結果について(P37)」において、車内案内表示装置及び降車ボタンとの連動がなされていないものとして「仕様書不適合」と判断したところである。この不適合は、本件運行事業者が一括発注している、3点連動設備（互換性を備えた車内アナウンス設備、車内案内表示装置及び降車ボタン。3(1)イ(イ)b(a)(P23)参照。）が未設置である点において、車内案内表示装置及び降車ボタンの仕様書不適合と原因は同一である。については、これらの設備の仕様書不適合への運行上の対応の妥当性は、この3点連動設備の未設置に対する運行上の対応により検討する。

所管課からは、自動アナウンスが流れている車両であっても、降車ボタンが車内アナウンス設備に連動していないことから、その対応として、前述の口頭による聞き取り及び到着案内を行っているとの説明があった。なお、これには、乗客が居眠り等により乗り過ごすことを防止する目的もあるとの説明であった（3(1)イ(ア)a(a)、(c)、(e)(P19)）。また、本件運行事業者からも、自動アナウンスが流れない車両以外の車両においても、常連の利用者が多いことや高齢者や小柄な利用者の場合、ボタンを押すのに不自由することが多いことから、同じく口頭による聞き取り及び到着案内を行っていること、ただし、自動音声の車内アナウンスで次の停留所を案内し、利用者が降車ボタンを押すというのが基本的な流れであること、また、3点連動設備の未設置に関して、車内への路線図の掲示も行っている旨説明があった（3(1)イ(ア)b(b)、(c)、(e)(P20)）。

両者の説明は、概ねにおいて一致している。また、全ての利用者に対する統一的な対応ではないものの、口頭による聞き取り及び到着案内は、ある程度一般的に行われているものと解される。

そこで、当該口頭による聞き取り及び到着案内や路線図の掲示が、3点連動設備の未設置に対する運行上の対応といえるか否かについて、以下検討する。検討に当たっては、上記aの場合と同様に、当該設備に関する仕様を規範とし、口頭による聞き取り及び到着案内や路線図の掲示がこれを満たすかによって検討することとする。

(a) 仕様の趣旨

まず、3点連動設備の態様について整理する。

所管課及び本件運行事業者の説明を総合すると、車内案内表示装置には次の停留所名や運賃が表示されており、3点の設備が連動して機能することで、降車ボタンを押すと、「次止まります」という自動アナウンスの音声と画面への表示が出ることである。

また、3点連動設備については、所管課の説明によると、栃木市地域公共交通会議などで、障がい者団体の代表者の方から、耳が聞こえない方や

目が不自由な方に対応するような設備を求める声が挙がっており、これに対応するため、自動アナウンスと連動した車内案内表示の設置を、今回の仕様書から新たに加えたとのことである。

また、かかる3点連動設備を構成する各設備の趣旨は、

- ・ 車内アナウンス設備
運転手が運転に注力できるようにする。
利用者に停車停留所をアナウンスすることにより、利便性を確保する。
- ・ 車内案内表示装置
行先方向・行先・停車停留所等を車内に表示することによって、利用者が運行状況を常時把握でき、円滑に降車できるようにすることで、利用者の利便性を確保する。
- ・ 降車ボタン
利用者が降車停留所を運転手に知らせ、降車停留所でバスを停車する。
というものであるから、3点連動設備を設置することの趣旨は、行先方向・行先・停車停留所等の運行に関する情報が車内に常時表示されるとともに、停車停留所が自動アナウンスの音声によって示され、これらを基に利用者が降車ボタンにより降車停留所を運転手に知らせ、音声及び文字により、降車の意思が表示されることをもって、利用者の利便性を確保する点にあるものと解される。

(b) 口頭による聞き取り及び到着案内及び路線図の掲示の実態による判断

翻ってみると、所管課及び本件運行事業者の説明にあった口頭による聞き取り及び到着案内をもってしても、運行に関する情報を常時確認できるものではない。また、路線図が掲示されている点についても、バスが現在どこを走っているのか、ということについては、自動アナウンスを聞き取った上で路線図と照合することによって、初めて確認できるのであり、3点連動設備が設置されることの利益に、及ぶものとはいえない。

については、監査委員としては、口頭による聞き取り及び到着案内、及び路線図の掲示は、利用者サービスとしての熱意は高く評価されるべきものと思料するものの、およそ3点連動設備の趣旨に沿うものとはいえず、したがって、3点連動設備の未設置に対する運行上の対応とは認められない。

よって、市の対応は適当とはいえないと判断する。

(イ) 設置のための対応の妥当性についての判断

a 車内アナウンス設備（1台につき自動アナウンスが流れない仕様書不適合）

車内アナウンス設備につき、自動アナウンスが流れないことへの、設置のための対応の妥当性について検討する。

当該仕様書不適合に係る経過については、「3(1)イ(イ)a(P21)」において整理したところであるが、その概要は、令和7年2月26日（水）の運行時の信号待ちの際に追突されて以来、自動アナウンスが流れない状況にあり、その後令和7年11月6日（木）の電話応答の際に、所管課が当該事実を初めて認識した、また、当該仕様書不適合につき、これに特化した改善等の指導は特段行っていない、というものである。

(a) 仕様書不適合の原因の把握の状況からの検討

自動アナウンスが流れないという仕様書不適合は、車内アナウンス設備の不具合の問題であり、これを解消するためには、まずその原因を所管課において把握している必要がある。この点、所管課は、本件運行事業者から音声データのメディアカードの不具合という原因、及びその発生時期についての情報を令和7年11月6日（木）及び11月17日（月）に得ており、この時点では原因を把握したものと認められる。

もっとも、かかる把握の時期については問題がある。上記のとおり、自動アナウンスが流れなくなった時期から、当該事実を所管課が認識した時期までには、8か月以上の期間が経過している。本件のような、既設置の設備において後発的に発生した不具合に対し、設置のための対応を適切に行うためには、その原因の把握は可及的速やかになされることが当然に求められるところ、発生から8か月以上という期間は、およそそれに見合うものとは認められない。

加えて、自動アナウンスが流れない仕様書不適合及びその運行上の対応（「口頭による聞き取り及び到着案内」）については、運転手に過度な負荷を要求する危険性を内包している点で、仕様が求める「運行の安全性」を欠くと上記(ア)で判断したところである。つまり、自動アナウンスが流れなくなつてから、その事実を所管課が認識するまでの8か月以上の間は、かかる安全性を欠く状況にあったことになる。

以上のことから、発生から8か月以上経過してから初めて当該仕様書不適合の事実を認識したという所管課の対応は、「地方公共団体の事務」の実施者としての総括的な責任を果たしているとはいひ難い。

この点、本件運行事業者から当該仕様書不適合の事実の報告がなかった点を考慮する必要があるが、そもそも、市は、運行事業者に対し仕様書を遵守した運行を行うことを求め、適宜その履行状況を把握しておく責任を負っていると解するのが相当である（第2 5 仕様書の遵守義務の確認（P6）参照。）。また、特に令和7年度においては、新たに運行事業者の選定を行った以上、4月に新たな運行協定を締結する前後において、何らかの形で、実際に運行に供される車両を確認しておくことが適当であったと考

えられ、また、それが実施されていれば、本件仕様書不適合は、その時点で所管課において認識されていたはずであることに照らせば、所管課の責任は、特段減すべきものとは思われない。

(b) 今後の設置予定の把握の状況からの検討

所管課においては、本件運行事業者が3点運動設備の設置のための手続きを進めていることを認識しており、この設備が設置されることにより、自動アナウンスが流れない仕様書不適合が解消されることを見込んでいるものと認められる。この点については、本年12月中に設備が設置される予定であり、令和8年1月から稼働見込みという、一定の具体性がある。

については、当該今後の設置予定の把握は、自動アナウンスが流れないことへの、設置のための対応として適当と認められる。

以上が、車内アナウンス設備につき、自動アナウンスが流れないことへの、所管課による設置のための対応の妥当性についての判断である。

総括すると、今後の設置予定として、3点運動設備の設置完了時期を見込んでいる点で、具体的な設置予定時期を把握していると認められる一方で、発生からその事実を把握するまでに8か月以上が経過しており、かつ、その期間は、仕様書が求める「運行の安全性」を欠く状況にあったと判断されたことに照らせば、仕様書不適合の原因の把握の状況は、適正性を著しく欠くものといわざるを得ない。

よって、全体として、設置のための対応としては、市の対応は適当とはいえないと判断する。

b 車内アナウンス設備、車内案内表示装置及び降車ボタン（3点連動設備の未設置による仕様書不適合）

3点連動設備が未設置であることへの所管課の対応状況の履歴については、3(1)イ(イ)b(P23)で述べたとおりである。以下、当該設備の設置のための対応の妥当性について、検討する。

(a) 仕様書不適合の原因の把握の状況からの検討／(b) 今後の設置予定の把握の状況からの検討

ところで、所管課において設置のための対応を行っているといい得るためには、所管課が「仕様書不適合」、すなわち所定の車両設備を設置できていないことにつきその原因、及び今後の設置予定を把握している必要があるとした（3(1)イ(イ)(P21)参照。）。この理由は、かかる設置のための対応における「的確性」及び「確実性」を、それぞれ「原因」及び「今後の設置予定」の把握の状況によって、これを判断しようとするものである。

この点、所管課は「原因」につき、「調達先メーカーにおいて設置作業を行える業者が見つからず、納品及び設置対応が遅れている。」として把握し、また、「今後の設置予定」につき、「3点連動設備の製品のみ購入し、自社で設置することとした」、「本年12月中に設置予定であり、令和8年1月から稼働見込み」として把握している（3(1)イ(イ)b(b)(P23)、3(1)ア(ア)u(P12)参照。）。

所管課における、これらの「原因」及び「今後の設置予定」の把握状況から、設置のための対応が「的確性」及び「確実性」を備えているかを検討するとまず、調達先メーカーにおいて設置作業を行える業者が見つからないという原因を前提とすれば、代替の設置事業者を確保するという対応が速やかな設置に向けて適当と考えられるところである。しかしながら、所管課が把握する「3点連動設備の製品のみ購入し、自社で設置する」という対応も、原因との関係性においては的確といえるし、また、その実施予定期限についても「本年12月中に設置予定であり、令和8年1月から稼働見込み」として把握しているところ、かかる時期の見込みが本件運行事業者と調達先メーカーとの折衝を重ねて得られたものであることに照らせば、一定程度確実なものとみるのが相当である。

以上のことから、所管課における設置のための対応には、一定の「的確性」及び「確実性」が認められることになる。

(c) 設置のための対応に要する期間からの検討

次に、設置のための対応に要する期間の面から、この対応の妥当性について検討する。

所管課においては、令和7年4月1日の運行協定書の締結より前に、全ての運行事業者から3点連動設備につき調達先メーカーの対応が全国的に遅れており、令和7年3月31日までに設置が完了しないことを認識していた。

そして、設置未了は調達先メーカーの対応の遅れという想定外の理由により生じたもので、本件運行事業者の対応のみで設置が適うものではなく、一定の合理性のもとに未設置状態はやむを得ないものと判断している。この判断において、特段非難すべき事由はない。また、所管課は、本件運行事業者に隨時設置に係る指導を行っており、また、調達先メーカーにも直接状況を確認する等、本件仕様書不適合の解消に努めていると認められる。

他方で、上記の「原因」を本件運行事業者以外の第三者（調達先メーカー）から直接的に把握したのは令和7年9月5日（木）（所管課と調達先メーカーとの電話応答）であり、また、実現が見込まれる具体的な「今後の設置予定」については、令和7年10月9日（木）（所管課と本件運行事業者との電話応答）であり（3(1)ア(ア)o、r(P11)参照。）、運行協定の締結から5か月ないし6か月が経過しているという事実に加え、令和7年11月現在において未だ3点連動設備が設置されていないという事実は避けがたい。

これらの事情を考慮すると、所管課における設置のための対応は、調達先メーカーの対応の遅れという外的要因に対して行われ、かつ一定の「的確性」及び「確実性」が認められるものの、かかる「的確性」及び「確実性」を確保するまでに要した期間及び実際に3点連動設備が設置されるまでの期間の長さに照らせば、瑕疵があるものといわざるを得ない。

よって、所管課における設置のための対応について総括すると、相当程度適当とはいえるものの、対応に要した期間の面において瑕疵が認められると判断する。

(d) 設置の確保等に向けた附隨的意見

以上が、所管課における3点連動設備の設置のための対応の妥当性についての監査委員の判断であるが、当該設備が令和7年11月現在において、まだ設置されていないことに照らし、当該設備の設置の確保等に向け、附隨的に意見を述べる。

まず、「本年12月中旬に設置予定であり、令和8年1月から稼働見込み」とされていることについては、現時点では本件運行事業者の報告によるもののみであり、確実に設置される担保を証明する書類は、監査委員においては確認していない。

よって、所管課においては、速やかに当該設備の設置が完了するよう、引き続き定期的な指導監督に努められたい。

また、設置の目途が遅れる場合は、その遅れる理由が合理的なものであるか十分確認されたい。これは、3点連動設備の設置が遅れると、(ア)の常用車両1台につき、自動アナウンスが流れない仕様書不適合が継続されるためである。については、仕様の趣旨に沿った運行がなされる見込みが今後も立たない場合の対応についても想定し、対応に当たられたい。

(2) 現行の協定期間における「車両設備以外の要件の仕様書適合状況」についての判断

ア 所管課による仕様書適合性の判定の妥当性についての判断

(ア) 所管課が仕様書適合と判定した車両設備以外の要件についての判断

a 運行車両の所有

車検証の写しと照合した上で「仕様書適合」と判定した所管課の判定手続きに、不備は認められない。

については、所管課における「仕様書適合」の判定は妥当であると判断される。

よって、監査委員においても「仕様書適合」と判断する。

b 常用車両の台数及び乗車定員

車検証の写しと照合した上で「仕様書適合」と判定した所管課の判定手続きに、不備は認められない。

については、所管課における「仕様書適合」の判定は妥当であると判断される。

よって、監査委員においても「仕様書適合」と判断する。

c 車体表示

全車両を現地確認により直接確認した上で「仕様書適合」と判定した所管課の判定手続きに、不備は認められない。

については、所管課における「仕様書適合」の判定は妥当であると判断される。

よって、監査委員においても「仕様書適合」と判断する。

d 一般旅客自動車運送事業の審査要件の充足

次項(e参照。)の一般乗合旅客自動車運送事業の許可を受けていることをもって、審査要件を満たすものとしている所管課の判定は妥当であると判断される。

よって、監査委員においても「仕様書適合」と判断する。

e 道路運送法第4条第1項の一般乗合旅客自動車運送事業の許可取得

本件仕様書適合性の判定手続きは、許可の取得を証明する「許可書」の原本ないし原本の同寸大の写しの確認により行うことが適当と考えられるところ、所管課は、以下複数の事情に鑑み、原本の確認を省略し、提案書中に表示された縮刷版の許可書の写しの確認により「仕様書適合」と判定している。

- ・ 従前からの一般乗合旅客自動車運送事業の経営
- ・ 栃木市地域公共交通会議への、関東運輸局の職員の委員としての参加
- ・ 一般乗合旅客自動車運送事業の事業計画及び運行計画に係る、運輸支局への届出及び受理

所管課の説明によると、これらの事情は一般乗合旅客自動車運送事業の許可の取得を前提に成立するものであるため、提案書中に表示された縮刷版の許可書の写しとこれらの事情を照らした判定手続きには、一定程度の合理性が認められる。

については、所管課における「仕様書適合」の判定は妥当であると判断される。

よって、監査委員においても「仕様書適合」と判断する。

しかしながら、提案書中の縮刷版の許可書の写しの表示は、データで作成された資料の一部であり、許可の取得を真に証明するものとはいひ難い。また、過去の契約期間における原本ないし原本の原寸大の写しの確認履歴も、本件監査においては書面等による明確な確認ができなかった。については、判定に係る確認手続きは厳格性に欠けるといわざるを得ない。

「地方公共団体の事務」の実施者の責務として、少なくとも新たな運行協定の締結のタイミングにおいては、バスの運行の根幹をなす許可の取得状況を、許可書の原本ないし原本の原寸大の写しという確実な証明書類により確認することが望ましいと考える。

f 道路運送法の許可申請等の手続きの完了

前項（e 参照。）の一般乗合旅客自動車運送事業の許可を受けていることをもって、本項目が定める許可申請及び運行に必要となる資格等の取得の手続きは不要とした所管課の判定は妥当であると判断される。

よって、前項の「仕様書適合」の判断をもって、監査委員においても、本項目で定める許可申請及び運行に必要となる資格等の取得は不要と判断する。

なお、当該判断は、前項の判定手続きに一定程度の合理性が認められたことによるものであり、本項目においても、前項で述べた確認手続きの厳格性が求められるのは同様である。

g 運輸支局への路線運行に関する乗合事業の許認可申請等の関係書類の作成及び提出

本項目の定めは、運行開始に向けた許認可申請等の手続を求めるものであるところ、本件運行事業者は従前から大平線・藤岡線及び岩舟線の運行を行っており、当該手続きが必要な場合には該当せず、関係書類の作成及び提出は不要とした所管課の説明に矛盾はない。

よって、監査委員においても、本項目で定める関係書類の作成及び提出は不要と判断する。

h 運行体制、危機管理体制等の計画書の作成及び提出

提案書及び提案内容の補充書面を確認した上で「仕様書適合」と判定した所管課の判定手続きに、不備は認められない。

については、所管課における「仕様書適合」の判定は妥当であると判断され

る。

よって、監査委員においても「仕様書適合」と判断する。

なお、運行体制や危機管理体制は適宜変更され得るものであるところ、所管課の説明によると、全運行事業者に対し、計画内容に異動が生じた場合の計画書の再提出は求めていないが、総括運行管理者の異動の有無は定期的に確認しているとのことであった。については、およそ運行及び利用者の安全性の確保と、緊急時の速やかな対応、連絡体制の確保が仕様の趣旨と解されるところ、この点においても、「地方公共団体の事務」の実施者としての対応は妥当であると判断される。

- (イ) 所管課が仕様書不適合と判定した車両設備以外の要件についての判断
所管課において、仕様書不適合と判定した車両設備以外の要件はなかった。

イ 上記判定に基づく、所管課による対応の妥当性についての判断

所管課は、車両設備以外の要件につきいずれも「仕様書適合」と判定、あるいは確認不要と判断しており、かかる判定及び判断を前提とすれば、特段所管課において対応すべきものはないことになる。

そして、上記要件につき、監査委員においても、いずれも「仕様書適合」、あるいは確認不要と判断するから、同じく特段対応すべきものはないことになる。

よって、ここで判断すべき事由はない。

(3) 過去の契約期間における「車両設備の設置に関する仕様書適合状況」についての判断

ア 仕様書不適合の継続性についての認定

現行の協定期間における車両設備の設置（車体表示を含む。）に関する仕様書適合性の判断においては、まず所管課による仕様書適合性の判定の妥当性につき、実地検査を含めた検討を行ってきた ((1) (P30～)、(2) ア(ア)c (P49) 参照。)。これは、所管課による判定の妥当性を判断することにより、特定の「仕様書不適合」という事実が発生しているか否かの認定を行うものであり、実地検査によって、かかる認定の厳格性を担保している。

ところで、本件監査の請求の理由において議会の指摘するところは、「車内設備の不設置が数年単位で続いてきたこと」であった。これはつまり、「仕様書不適合の状態が数年にわたって継続していた」ことを問題として指摘したものと解されるから、監査委員としては、かかる「仕様書不適合の継続」という事実が存したか否かの認定を行うことになる。

しかしながら、所管課による「仕様書不適合の継続」という判定は存在しない。したがって、従前行ってきたところの、所管課による判定の妥当性の判断による事実認定という手法は、ここでは当てはまらない。

一般に、特定の事実が継続して存したか否かを認定するための要件としては、まず、①継続的な観測によって事実の継続が確認されること、次に、②やや精度は劣るが、継続的な観測がない場合において、少なくとも2つ以上の異なる時点においてそれぞれ特定の同一の事実の存在が確認されており、その上で当該2つの時点の間において存在の連続が否定されず、継続が推認できること（以下、当該認定の方法を「2時点間の対照」という。）が挙げられる。

そこで、以下、①の継続的な観測による認定、及び②の2時点間の対照による推認によって、過去の契約期間にわたっての継続性を認定できるか検討する。

(ア) 継続的な観測による、「仕様書不適合の継続」の認定

現行の協定期間において仕様書不適合が認められた、「自動アナウンスが流れない」という車内アナウンス設備の仕様書不適合は、継続的な観測によって、仕様書不適合の継続が認められる。

これは、令和7年2月26日（水）の運行時の信号待ちの際に追突されて以来、自動アナウンスが流れない状況にある (3 (1) ア(イ)a(c) (P21) 参照。) というものであるところ、すなわち、追突事故という原因の発生以降、自動アナウンスが流れないとする仕様書不適合が、本件運行事業者によって継続的に観測されており、かつ、その後の令和7年11月10日（月）の現地確認の際に、所管課も仕様書不適合の事実を確認しているものと認められるためである。

なお、仕様書不適合の継続期間は、令和7年2月26日（水）を起点とし、令和7年11月現在において8か月以上である。

(イ) 2時点間の対照による、「仕様書不適合の継続」の検討

ここでは、検討の結果、2時点間の対照によって仕様書不適合の継続が認められたものはなかった。例えば、議会から資料として提出のあった、令和7年

9月18日付け栃木市議会議長宛要望書（第1 2(4)ア(ア)(P1)参照。）においては、「長年にわたり仕様書通りの運行ができていない」との記載や「安全性を損なっているドラレコや音声合成装置の未設置等」との文言が認められるものの、仕様書不適合の期間や、仕様書不適合の継続を認定するに必要となる、2時点以上における具体的な仕様書不適合の事実の明示が認められなかつたためである。

また、所管課が令和2年4月に実施した車両設備の設置状況調査にしても、その後、同様の調査が実施されることなく調査対象車両が運行の用に供されなくなつておらず、2時点間の対照が実施不能であった。この点、現行の協定期間ににおいて運行に供されている車両についても、令和6年度以前に車両設備の設置状況調査が実施されていないため、同じく対照は実施不能であった。

以上が、過去の契約期間において認められる、「仕様書不適合の継続」の状況である。議会が指摘した「数年単位の継続」とは異なるが、「仕様書不適合の継続」自体は認定される。検討の結果、現行の協定期間ににおいて既に認定されていた車内アナウンス設備の仕様書不適合の再掲にとどまった点については、狭あいに過ぎるとの印象を与えるものとも思えるが、現行の協定期間ににおける仕様書適合性の判断と異なり、実地検査によってその厳格性を担保できない以上、認定は抑制的に行わざるを得ない。

なお、当該「仕様書不適合の継続」に際し、所管課においては、運行上の対応ないし設置のための対応が当然に求められるところ、この点についての監査委員の判断は、既に上記(1)イ(ア)a(P40)及び同(イ)a(P45)に記載のとおりである。

イ その他

上記アの認定に伴い、過去の契約期間に関連して確認された事実関係に基づき、以下のとおり意見を述べる。

(ア) 車両設備の設置状況調査の実施について

過去の契約期間において、令和2年4月の車両設備の設置状況調査以降、同様の調査は実施されておらず、また、運行に供する車両に入替え等の異動が生じた場合でも、所管課はこれを把握していないことが確認されている。

全ての車両につき、毎年車両設備の設置状況調査を実施するのは困難であるとしても、少なくとも運行に供する車両に入替え等の異動が生じた場合には、所管課において当該事実を把握した上で、車両設備の設置状況調査を実施するのが管理上必要であるところ、所管課の過去の協定期間ににおける事務取扱いはこれを欠き、適当なものとは認められない。

令和7年度からの現行の協定期間ににおいては、令和7年4月1日時点の車両から異動が生じた場合には、これを把握するとともに、車両設備の設置状況調査も実施する取扱いに変更していることであり、今後においては、当該取扱いを徹底されたい。

(イ) 「仕様書適合」の範囲について

「車内設備の不設置状態が数年単位で続いてきた」との指摘があることについての所管課の所感は、仕様書には適合しているものの、設備のレベルの差が存在していることを認識している、というものであった。

確かに、仕様書における運賃箱に関する定めは、「運賃箱と両替機は一体型、分離型、いずれでも可。」というものであり、これによれば、本件運行事業者が木製の運賃箱を設置する一方で、他の運行事業者が両替機と一体型になった運賃箱を設置するという差異が発生することは、仕様書上特に問題ないことになる。また、所管課においても、運行事業者がコミュニティバスの運行に要した経費については、市からの補助金によって充足されるという事情に照らし、「仕様書適合」の範囲のもと、設備のレベルに一定の差異が生じることは許容しているところである。

かかる所管課の姿勢には合理性が認められるものの、他方で、コミュニティバスの運行が公共サービスであることに照らせば、その水準を統一することの要請も否定できない。また、かかるレベルの差異についても、それが著しく異なれば、利用者が対応に戸惑うことも多分に想定されるところである。このため、所管課においては、これらのバランスを考慮した上の対応が求められるところ、運賃を投入しやすい他の製品の運賃箱を、本年度中に設置するよう本件運行事業者に依頼しているとのことであり、適宜このような対応をとられたい。

(ウ) 利用者からの情報提供への対応について

過去の契約期間において、およそ車両設備の不具合として、利用者からの連絡や指摘が存することを、ヒアリング等を通じて確認した。この点については、所管課は、その都度、本件運行事業者に対して、当該不具合の状況等について情報提供を行っているとのことであったが、情報提供の後、当該不具合が解消されたか否かの確認までは行っていないとのことであった。

そうすると、運行事業者が不具合の対応を怠った、あるいは対応するまでに過度に時間を要した場合でも、所管課はこれを指導できず、それが車両設備の不具合の継続として利用者の目に映っていないか、ひいては「不設置状態が数年単位で続いてきた」との指摘を招来していないか、懸念されるところであり、所管課の取扱いは、適当なものとは認められない。

5 判断の総括

(1) 現行の協定期間における「車両設備の設置に関する仕様書適合状況」についての判断

現行の協定期間における車両設備の設置に関する仕様書適合状況として、監査委員において仕様書不適合と判断したのは、以下2点である。

- ① 常用車両1台につき、音声データのメディアカードの不具合により自動アンウンスが流れない車内アナウンス設備が存する。
- ② 常用車両4台につき、いずれも車内案内表示装置が設置されておらず、また、当該装置と車内アナウンス設備及び降車ボタンの3設備が連動して機能すべきところ、連動していない（3点連動設備の未設置）。

また、かかる仕様書不適合に対する、所管課による対応の妥当性については、以下のとおり判断した。

① 1台につき自動アナウンスが流れない仕様書不適合への対応

当該仕様書不適合に対する所管課による運行上の対応は、運転手の口頭による聞き取り及び到着案内（運転手が口頭で降車停留所を聞き取り、当該停留所到着時に口頭で到着をアナウンスするもの）というものであったが、特に利用者が多い場合には、運転手に過大な負荷を要求する危険性を内包しているという点で、仕様書が求める「運行の安全性」を欠くものとして、対応は適当とはいえないと判断した。

また、設置のための対応（仕様書不適合そのものを解消するべく、仕様書が定める車両設備を設置するための対応）は、具体的な設置予定時期を把握していると認められる一方で、当該仕様書不適合が発生している事実を所管課において認識したのが、発生から8か月以上経過してからであり、かつ、その期間は、仕様書が求める「運行の安全性」を欠く状態にあったと認められることから、適正性を著しく欠くものとして、全体として、対応は適当とはいえないと判断した。

② 3点連動設備の未設置による仕様書不適合への対応

常用車両4台につき、車内案内表示装置の未設置及び当該装置と車内アナウンス設備及び降車ボタンの非連動（3点連動設備の未設置）という仕様書不適合に係る運行上の対応は、①と同様に、運転手による口頭での聞き取り及び到着案内が概ね行われているというもの、及び路線図を掲示しているというものであったが、3点連動設備の設置が、令和7年4月から仕様書上新たに求められた趣旨が、行先、停車停留所等の効果的な案内はもとより、音声及び文字が連動した案内による聴覚・視覚障がい者への合理的配慮によるものであることに照らせば、かかる趣旨の水準におよそ達するものとはいはず、対応は適当とはいえないと判断した。

また、設置のための対応としては、未設置の原因として、調達先メーカーからの納品及び設置対応が遅れていることが挙げられており、これに対し、本件運行事業者が設置に向けて調達先メーカーと折衝を重ねていたことや、所管課においても当該メーカーに直接状況を確認する等、未設置状態の解消に努めて

いたことが確認された。また、調達先メーカーとの折衝の結果、本件運行事業者が当該メーカーから3点連動設備の製品のみを購入し、それを自社で設置することとしたこと、及び本年12月中に設置を予定し、令和8年1月から稼働を見込んでいる状況であり、設置時期について一定の確実性が認められた。ついては、これらの事情を考慮すると、相当程度適切な対応であると判断した。

しかしながら、障がいの有無にかかわらず生活できる社会を目指すうえで、ユニバーサルサービスを提供するという3点連動設備の設置の趣旨からすると、早急にこれらを設置するべきであることはいうまでもない。所管課において、3点連動設備が未設置である原因を調達先メーカーから直接的に把握したのは令和7年9月であり、具体的な今後の設置予定を本件運行事業者から確認できたのは令和7年10月であること、また、令和7年11月現在において未だ3点連動設備が設置されていないという事実は避けがたく、対応に要した期間の面においては、瑕疵が認められると判断した。

(2) 現行の協定期間における「車両設備以外の要件の仕様書適合状況」についての判断

現行の協定期間における車両設備以外の要件のうち運行上重要と認められるものの仕様書適合状況として、監査委員において仕様書不適合と判断したものはない。

(3) 過去の契約期間における「車両設備の設置に関する仕様書適合状況」についての判断

議会から、本件監査請求の理由として、「特に問題なのは乗客の安全を確保する車内設備の不設置状態が数年単位で続いてきたことである。」と示されたことについては、過去の車両設備の設置状況についての監査であるため、実地検査によって厳格性を担保できないという事情に照らし、抑制的に事実認定を行った。その結果、現行の協定期間において仕様書不適合が認められたところの、「自動アナウンスが流れない」という車内アナウンス設備の仕様書不適合（上記(1)①参照。）につき、令和7年2月から令和7年11月現在まで8か月以上の継続が認定された。

もっとも、監査の結果、車両設備の品質や機能に一定の差異が認められることや、車両設備の不具合が発生した際ににおける、所管課による本件運行事業者に対する指導や確認が徹底を欠く面があり、このような点が「不設置状態が数年単位で続いてきた」との指摘を招来している可能性は否定できない。また、所管課が過去の契約期間のうち、当初（令和2年4月）に車両設備の設置状況調査を行って以来、その後車両の入替えの事実を把握していなかったことが「自動アナウンスが流れない」という車内アナウンス設備の仕様書不適合（上記(1)①参照。）が継続した遠因でもあり、これ自体は、事実認定の正確性の問題とは別に、管理上問題であった。なお、この点については、令和7年度から事務取扱いが改善されていることを確認している。

(4) 今後の対応について

議会が本件監査請求を行った理由については、コミュニティバスの運行実態の把握、コミュニティバスの運行に係る補助金支出の適正性の確認、市の指導監督の確保という観点が背景にあると思料される。今般の監査においては、特に、運行の安全性の確保、利用者の利便性の向上といったことを主眼に実施したが、所管課においては、今後とも、運行事業の経済性、効率性、効果性を十分検証したうえで、運行事業者との適切な連携のもと、透明性の高い事業継続を図られたい。

また、「仕様書適合」と判断した車両設備についても、設備のレベルに一定の差異が生じていることが確認された。これは、仕様書が定める内容に一定の幅があることの表れであり、かかる「幅」が、運行事業者の創意工夫によるサービスの充実を喚起することも期待され、この点で歓迎すべきことではあるが、コミュニティバスの運行が公共サービスである以上、統一されるべきサービスの基準を明確にすることの重要性も、強調しておきたい。特に、仕様書の位置付けや重要性について運行事業者に共通の理解を図ると同時に、解釈や運用が運行事業者ごとに違うことがないよう、所管課においては、一層の指導に努められたい。

6 指摘（市長の事務部局に対して）

所管課においては、本監査結果報告書を基に適宜、是正又は改善のための措置を講じられたい。

なお、以下の仕様書不適合及び市の対応については、特に事務が適切を欠くと認められる。については、是正又は改善のための措置を講じた上で、当該措置状況について報告を求める。

[措置状況の報告を求める仕様書不適合及び市の対応の内容]

現行の協定期間における「車両設備の設置に関する仕様書適合状況」において、常用車両1台につき、音声データのメディアカードの不具合により自動アンウンスが流れない車内アナウンス設備が存することを、監査委員において「仕様書不適合」と判断した（上記5(1)①参照。）。

かかる仕様書不適合は、運転手に過大な負荷を要求する危険性を内包しているという点で、仕様書が求める「運行の安全性」を欠くものであるところ、所管課は当該仕様書不適合の発生の事実を8か月以上認識しておらず、その期間は「運行の安全性」を欠く状態が継続していたと認められることから、市の対応は適正性を著しく欠き、適当とはいえないと判断した。

7 要望（市議会に対して）

一連の監査を通じて、今後の栃木市行政に資することを目的として、監査の請求を行った栃木市議会に対し、以下のとおり栃木市監査基準報告基準細則に基づき要望を述べる。

今般、議会が本件監査請求を行った理由については、コミュニティバスの運行実態の把握、補助金支出の適正性の確認、市の指導監督の確保という観点が背景にあると思料される。監査委員としても、特にコミュニティバスの安全な運行確保の観点から、所管課における運行上の対応及び設備の設置のための対応の妥当性について、真摯に監査を行ったところである。

特に、議会からの請求内容において「車内設備の不設置が数年単位で続いてきたこと」について、「特に問題」とされていたことから、特に意を用いて監査を行った。この点、過去の車両設備の設置状況についての監査であるため、実地検査によって厳格性を担保できないという事情に照らし、抑制的に事実認定を行った結果、既に現行の協定期間において認定されていた仕様書不適合の再掲にとどまったところである（4(3)ア参照。）。

もっとも、議会からも当該問題点については、その期間や仕様書不適合の継続性を認定できるための具体的な事実が摘示されていなかった。監査を実施するには、まず事実認定が先行するものであり、かかる事実認定の正確性が監査の有効性を決定づけると言って差し支えないところ、本件については、問題意識の強さと、それに関する立証の精緻さの程度において不均衡の感は否めない。

そこで、次回以降、議会からの請求に基づく監査に際しては、議会としての一定の事実認定を経た上で、監査委員に対する請求がなされることが望ましいと思料する。そして、かかる事実認定については、地方自治法第98条第1項に基づく議会の検査を提案したい。これは、本件監査が地方自治法第98条第2項に基づくものであり、これらの定めがいずれも議会の執行機関に対する監視権を定めていることに照らせば、事実認定の精度向上という実務面の要請に限らず、議会と監査委員という異なる機関による事実認定をそれぞれ経ることによって、より多角的な検討を行うことができる点で、同法の趣旨に適うと思料されるからである。

上記第1項の検査と第2項の監査の差異としては、第1項の検査においては実地検査は許されないものと一般的に解されているが、それを前提としても、書面の検査や長その他の執行機関からの報告の請求までを議会において実施し、その上で、監査委員が必要な範囲で、書面の監査等ないし実地検査によってこれを補充するという形は十分になし得るものと思料する。

さらにいえば、栃木市議会においては、地方自治法第100条を根拠とする特別委員会の調査や、各常任委員会における所管事務調査等が適時行われており、上記議会による第1項の検査は十分に実施し得ると考えられる。

以上のとおり、地方自治法第98条が持つ高度の価値を実現するべく、議会と監査委員とがそれぞれの役割を最大限に果たし、もって公共の福祉に資することを期待して、監査委員からの要望とする。

このページは白紙です。