



# 秋田県公報

## 目 次

監査委員公告  
監査結果の公表(三)

### 監 査 委 員 公 告

監査委員公告第3号  
地方自治法(昭和22年法律第67号)第199条第2項の規定による監査を執行したので、同条第9項の規定に基づき、その監査の結果に関する報告を次のとおり公表する。  
平成14年3月19日

秋田県監査委員	辻	久	男
秋田県監査委員	小田嶋	伝	一
秋田県監査委員	天	野	進
秋田県監査委員	小	玉	和
秋田県監査委員			夫

購読料金 一月三千五百円

発行者 秋田県

秋田市山王四丁目一番一号

印刷者 印刷所

秋田市山王七丁目五番二十九号  
株式会社松原印刷社  
電話(862)八七六六  
FAX(863)〇〇〇五  
E-mail:natsubara@natsubara-hsatsu.co.jp  
秋田市山王七丁目五番二十九号  
松原繁雄

平成13年度

# 行政監査結果報告書

「公用車の管理と運行状況について」

秋田県監査委員

# 目 次

第 1	監査の概要	1
1	行政監査の趣旨	1
2	監査のテーマ	1
3	テーマを選定した理由	1
4	監査対象	1
5	監査の着眼点	1
6	監査の実施時期及び実施方法	1
	(1) 事前監査	1
	(2) 委員監査	2
第 2	監査の結果	2
1	公用車の保有状況	2
2	公用車の運行状況と経済性	3
	(1) 走行距離と稼働日数	3
	(2) 1台当たりの年間経費	5
	(3) 運転技師の配置状況	6
	(4) 公用車とタクシーとの比較	6
3	公用車の管理について	7
	(1) 運行管理者・安全運転管理者等・整備管理者	7
	(2) 日常点検	8
	(3) 定期点検	8
	(4) 点検・整備の契約	9
	(5) 任意保険の加入状況	10
	(6) 交通事故	10
第 3	まとめ	11

## 【付属資料】

資料 1	車種区分分類表	14
資料 2	主要車種の平均運行状況	15
資料 3-1	走行距離の階層別台数の調べ (トラック)	16
資料 3-2	// (バス)	17
資料 3-3	// (乗用車)	18
資料 3-4	// (小型貨物自動車)	19
資料 4-1	稼働日数の階層別台数の調べ (トラック)	20
資料 4-2	// (バス)	21
資料 4-3	// (乗用車)	22
資料 4-4	// (小型貨物自動車)	23
資料 5	バスの用途別平均運行状況	24
資料 6	実保有車両の修繕費等の状況	25
資料 7	貸付車両の修繕費等の状況	26
資料 8	公用車に要する経費とタクシー料金との比較	27
資料 9	部局別車種別事故の発生状況	28

# 第1 監査の概要

## 1 行政監査の趣旨

地方自治法（昭和22年法律第67号。以下「自治法」という。）第199条第2項に基づく監査、いわゆる行政監査は、一般行政そのもの、すなわち組織、人員、事務処理方法その他行政運営全般について、合理的かつ効率的な運営を確保するため、適法性、合理性及び効率性の観点から行う監査とされている。

自治法の改正に伴って平成4年度から実施してきたもので、これまで、本県では一般行政事務の中から、テーマを選定して行っている。

## 2 監査のテーマ

「公用車の管理と運行状況について」

## 3 テーマを選定した理由

行政区域が極めて広く、公共交通機関の整備が進んでいるとは言い難い本県では、公務の迅速性、効率性を図る上から、公用車の利用が欠かせないものとなっており、本庁各課及び各地方機関（以下「機関」という。）には小型貨物自動車（主にライトバン）、乗用車などの多くの公用車が配置されている。

また、道路・河川のパトロール、除・排雪等の業務を行い快適な県民生活の確保等を図るための特種（殊）自動車も多数配置されている。

このため、公用車が適切に管理され、また、運行が効率的、経済的に行われることが極めて重要なことであることから、このテーマを選定したものである。

## 4 監査対象

知事部局、教育庁、県議会、委員会及び警察本部。

## 5 監査の着眼点

監査に際しては、次の事項を主な着眼点とした。

- (1) 公用車の配置は適切か。
- (2) 公用車が適切に管理されているか。
- (3) 公用車が効率的・経済的に利用されているか。

## 6 監査の実施時期及び実施方法

### (1) 事前監査

上記監査対象のうち、公用車を保有している機関から提出された監査資料に基づき、おおむね10台以上の車両を保有する機関の一部、除・排雪業務を主管する機関及び契約を主管する機関（47箇所）を対象に平成13年11月6日から12月21日までの間に実施した。

ア 本 庁 健康福祉部障害福祉課、健康対策課、生活環境文化部環境整備課、  
 (8) 農政部農産園芸課、建設交通部道路環境課、出納局会計課、管財課、  
 警察本部警務課

イ 地方機関 県立大学大潟事務室、健康福祉センター（大館鹿角、鷹巣阿仁、能代山  
 (39) 本、秋田中央、本荘由利、大曲仙北、横手平鹿、湯沢雄勝）、消防学校、  
 総合農林事務所（鹿角、北秋田、山本、秋田、由利、仙北、平鹿、雄勝）、  
 農業試験場、果樹試験場、畜産試験場、水産振興センター、森林技術セン  
 ター、建設事務所（鹿角、北秋田、山本、秋田、由利、仙北、平鹿、雄勝）、  
 秋田空港管理事務所、大館能代空港管理事務所、能代西高等学校、西目高  
 等学校、大曲農業高等学校、大館警察署、男鹿警察署、大曲警察署

## (2) 委員監査

事前監査の結果を踏まえ、本荘由利健康福祉センター、山本総合農林事務所、平鹿総合農林事務所、北秋田建設事務所、仙北建設事務所、秋田空港管理事務所、大館能代空港管理事務所、出納局管財課、警察本部警務課、男鹿警察署及び大曲警察署について、平成14年1月22日から2月1日までの間に実施した。

## 第2 監査の結果

### 1 公用車の保有状況

部局ごとの車両の保有状況は、次のとおりである（表1）。全体では2,515台であり、そのうち警察本部が875台と最も多く、次いで建設交通部の579台、農政部の464台の順となっている。

表1 保有車両（平成13年10月1日現在）

部局名	普通貨物	バス	乗用車	小型貨物	特種用途車	建設機械	特殊自動車	軽自動車	二輪車	非登録車両	計
総務部			30	25						2	57
企画振興部	1	3	13	12		1	14	4		19	67
健康福祉部	2	12	53	61	41	3				5	177
生活環境文化部	2	1	10	18	18	3	1	2	1	10	66
農政部	15	1	13	309	1		61	14	10	40	464
林務部	1	1	4	3		1	3			6	19
産業経済労働部	3	1	6	16				2		13	41
建設交通部	16		40	122	130	125	102	4	8	32	579
出納局		1	10	6	5	1			5	3	31
委員会		1	4								5
教育庁		16	13	23	1		24	13	5	39	134
警察本部	12	4	262	16	471	2	1		95	12	875
計	52	41	458	611	667	136	206	39	124	181	2,515

(注) 車両区分については、別紙「車両区分分類表（資料1）」を参照のこと。委員会には県議会を含む。

この車両の中には、除雪車両、検診車等の貸付車両455台（表2）が含まれているの

で、県が自ら使っている車両（実保有車両）は2,060台（表3）である。

実保有車両の中では、小型貨物自動車（4ナンバー、主にライトバン）が586台で最も多く、次いで特種用途自動車（8ナンバー、警察本部のパトロールカーが多い）が555台、乗用車（3または5ナンバー）が442台の順になっている。

表2 貸付車両（平成13年10月1日現在）

部局名	普通貨物	バス	乗用車	小型貨物	特種用途車	建設機械	特殊自動車	軽自動車	二輪車	非登録車両	計
総務部				1						2	3
企画振興部											
健康福祉部	1	9	12	8	37	3				5	75
生活環境文化部	2		1	3	5	3	1	1	1	8	25
農政部			1	5	1		5			12	24
林務部		1	1								2
産業経済労働部		1		4				2		2	9
建設交通部	4		1	4	69	113	84	2	7	27	311
出納局											
委員会											
教育庁										6	6
警察本部											
計	7	11	16	25	112	119	90	5	8	62	455

表3 実保有車両（平成13年10月1日現在）

部局名	普通貨物	バス	乗用車	小型貨物	特種用途車	建設機械	特殊自動車	軽自動車	二輪車	非登録車両	計
総務部			30	24							54
企画振興部	1	3	13	12		1	14	4		19	67
健康福祉部	1	3	41	53	4						102
生活環境文化部		1	9	15	13			1		2	41
農政部	15	1	12	304			56	14	10	28	440
林務部	1		3	3		1	3			6	17
産業経済労働部	3		6	12						11	32
建設交通部	12		39	118	61	12	18	2	1	5	268
出納局		1	10	6	5	1			5	3	31
委員会		1	4								5
教育庁		16	13	23	1		24	13	5	33	128
警察本部	12	4	262	16	471	2	1		95	12	875
計	45	30	442	586	555	17	116	34	116	119	2,060

## 2 公用車の運行状況と経済性

### (1) 走行距離と稼働日数

平成12年度における実保有車両1台当たりの年間平均走行距離は、乗用車が12,479キロ（極端に使用頻度が高い警察本部の車両を除くと10,134キロ）、小型貨物自動車は9,469キロとなっている。一方、年間平均稼働日数は、乗用車が169日（同155日）、小型貨物自動車は144日となっている（表4）。

また、乗用車及び小型貨物自動車を走行距離の階層別にみると、車両ごとの走行距離にかなりのばらつきがみられる。（資料3-3及び3-4）

さらに、走行距離及び稼働日数が極端に少ない車両（乗用車及び小型貨物自動車）を部局別に示したものが表5である。これは走行距離及び稼働日数ともに実保有車両平均の3分の1以下である車両（走行距離では3,000キロ以下、稼働日数では50日以下）を抽出したものである。

同一機関にトラックが2台有り、うち1台は年間29キロ（1日）しか使っておらず、なおかつ、残りも年間431キロ（14日）しか使っていないという事例があった。

こうしたケースの他にも使用頻度の低い車両が多数保有されている。

同一機関内に使用頻度の低い車両が3台あり、班や課の専属にしなければ1～2台は減車できると思われるケースや、小型貨物自動車を20数台保有している機関で、1ヶ月ごとにローテーションさせて使っているために車両ごとには大きな格差はないが、全体的に使用頻度が低いことから、2～3台減車したとしても支障が無いと思われるケースもあった。

使用頻度が低い場合でも、特定の用途があるなどで、その車両がなければ業務に支障をきたすという場合も無いとはいえないが、そうした場合以外は減車したとしても、機関全体で共用することによって対応が可能であると考えられる。

したがって、表4の平均走行距離及び稼働日数を参考にして、平均以下でしか使われていない車両を保有している機関は、その必要性を再点検し、減車の可能性を検討すべきである。

乗合自動車（バス）については、養護学校等の通勤・通学用のバスを除けば、年間平均走行距離が3,089キロ、年間平均稼働日数が59日となっていることから、他機関との共用、レンタカーへの切り替え、あるいは県全体での集中管理等で、かなりの台数が減車できると考えられるので、その可能性を検討すべきである。（資料5）

表4 部局別 1台平均の年間走行距離と稼働日数（平成12年度）（単位：\*、日）

部局名	乗用車			小型貨物自動車		
	台数	走行距離	稼働日数	台数	走行距離	稼働日数
総務部	26	10,858	169	24	8,008	124
企画振興部	12	8,435	128	13	4,635	103
健康福祉部	39	9,583	171	52	8,769	144
生活環境文化部	9	13,790	125	14	8,229	112
農政部	10	9,749	136	302	9,708	141
林務部	3	10,632	145	3	19,078	133
産業経済労働部	6	7,825	107	14	6,286	95
建設交通部	39	11,351	167	118	11,532	179
出納局	8	9,561	115			
委員会	4	7,695	137			
教育庁	14	8,220	162	18	2,022	71
警察本部	230	14,213	179	16	8,592	140
計	400	12,479	169	574	9,469	144



表5 走行距離・稼働日数が極端に少ない乗用車と小型貨物自動車（平成12年度）

部局名	走行距離と稼働日数 (太字斜体は乗用車)					台数
総務部	1,524 <small>キロ</small> (33日) 360 <small>キロ</small> (12日)					2
企画振興部	962(46)					1
健康福祉部	1,285(46)	619(8)	1,388(44)			3
生活環境文化部	<b>2,069(27)</b>	<b>852(21)</b>	1,094(12)			3
農政部	2,337(44)	2,085(30)	1,592(27)	2,433(38)	2,208(45)	7
	618(8)	1,158(15)				
産業経済労働部	1,279(17)	667(7)	708(21)	387(9)		4
建設交通部	<b>2,150(30)</b>	1,437(23)	585(29)			3
教育庁	<b>1,267(33)</b>	1,153(45)	205(21)	434(14)	207(6)	10
	784(18)	29(1)	431(14)	718(15)	333(27)	
警察本部	<b>1,579(47)</b>	<b>296(2)</b>	<b>1,459(17)</b>	<b>106(21)</b>	2,685(46)	5
計	(乗用車8台、小型貨物自動車30台)					38

(2) 1台当たりの年間経費

実保有車両の修繕費等（車検、定期点検及び修繕費を含む）を表わしたものが表6である。全体では1億8千7百万円であり、1台当たりの平均は乗用車で68,343円、小型貨物自動車で95,259円となっている。（資料6）

その他に、県が支出している貸付車両（除雪車が中心）の修繕費等が1億5千9百万円であり（表7）、修繕費等に要する経費だけで年間3億4千6百万円となっている。車両の購入費用、重量税及び燃料代等も必要なので、車両を保有するための経費は膨大な金額になる。（資料7）

ちなみに、除雪車1台当たりの年間の修繕費等は約52万円（建設交通部の除雪車286台分）である。

整備・点検等を依頼するにあたっては、できるだけ経済的な契約を締結することを望むとともに、前述の使用頻度の低い車両の減車等を検討する際には、車両の維持管理費等も含めた経済性も十分に考慮されるべきである。

表6 修繕費等（車検・定期点検・修繕費）（平成12年度）（単位：円、台）

	乗用車	小型貨物自動車	特種用途車	その他車両	計
台数	461	595	575	448	2,079
修繕費等	31,505,902	56,679,131	55,418,875	43,357,189	186,961,097
1台平均	68,343	95,259	96,381	96,779	89,928

表7 除雪車両等の修繕費（平成12年度）（単位：円）

	除雪車両	その他の車両	計
企画振興部		318,463	318,463
健康福祉部	90,615	2,017,449	2,108,064
生活環境文化部		52,865	52,865
建設交通部	148,723,882	8,018,717	156,742,599
計	148,814,497	10,407,494	159,221,991

### (3) 運転技師の配置状況

運転技師は、平成14年1月31日現在で280人が配置されており(表8)、本庁が18人、地方が262人となっている。これを10年前の平成4年度(平成4年6月20日現在)と比較すると(機構改革、組織の新設等で部局名等に変動があるので、部局の人数は一応の目安として記載した)、退職に伴う補充を行わないことなどで、全体では148人(34.6%)減少している。

表8 部局別の運転技師の配置状況(平成4年度と現在との比較)

部局名	配置状況 ( )内は平成4年度			比		
	本庁	地方	計	本庁	地方	計
総務部	(3) 2	(19) 18	(22) 20	△ 1	△ 1	△ 2
企画振興部	(1) 1	(1) 3	(2) 4	—	2	2
健康福祉部	(3) 1	(32) 18	(35) 19	△ 2	△ 14	△ 16
生活環境文化部	(4) 2	(5) 3	(9) 5	△ 2	△ 2	△ 4
農政部	(4) 1	(121) 74	(125) 75	△ 3	△ 47	△ 50
林務部	(1) 1	(1) 1	(2) 2	—	—	—
産業経済労働部	(4) 1	(5) 3	(9) 4	△ 3	△ 2	△ 5
建設交通部	(6) 3	(206) 142	(212) 145	△ 3	△ 64	△ 67
出納局	(12) 6		(12) 6	△ 6	—	△ 6
計	(38) 18	(390) 262	(428) 280	△ 20	△ 128	△ 148 (34.6%)

### (4) 公用車とタクシーとの比較

公用車には乗用車、貨物自動車、バス、特種用途車(検診車、パトロールカーなど)、建設機械、特殊自動車(除雪車、農業用トラクターなど)などの多様な車両があるが、このうちの乗用車の運行に要する経費と、タクシーを利用した場合のそれとを比較すると、次のようになる。

乗用車の実保有台数は170台(平成12年度、警察本部を除く)である。このうち、専任の運転技師が配置されている車両(専任車)は71台(41.8%)で運転技師が配置されていない車両(フリー車)は99台(58.2%)となっている。

まず、乗用車全体の稼働状況を見ると、年間平均走行距離は10,134キロ、年間平均稼働日数は155日である。これに要した費用は428,602円(車両の償却を10年として、その購入費用とその他費用(重量税、自賠責保険料、修繕費等の10年分の費用で、人件費を除く)を合計したものを、1年当たりで割り返したもの)と、タクシー料金3,854,740円(一部タクシー会社を除いた秋田市、河辺郡の中型車の料金)とを比較すると、タクシーの方が約9倍高いという計算になる。公用車の方には人件費が含まれていないのでタクシーの方が高くなるのは当然であるが、この限りにおいては公用車は極めて経済的であるといえることができる。

しかし、専任車だけに限ると（年間平均走行距離を11,083キロ、年間平均稼働日数を168日とし、運転技師の給料を含めて計算）、逆に、専任車の方がタクシーよりも約1.76倍高いという計算になる。

ただ、専任車が、現状の倍の距離21,277キロ（稼働日数は現状と同じ168日として計算）以上を走行すれば、タクシー利用よりも安上がりになるという計算になるので、専任車の方がタクシーよりも割高である原因は稼働率の低さに由来するということになる。（資料8）

したがって、当面は、積極的に活用することで専任車の経済性を高めるように努めるとともに、フリー車の割合を増加させることを検討する必要がある。

### 3 公用車の管理について

#### (1) 運行管理者・安全運転管理者等・整備管理者

道路交通法（昭和35年法律第105号）及び道路運送車両法（昭和26年法律第185号）によって、公用車に限らず、バスなどの乗車定員の多い車両を保有するか、又は、一定台数以上の車両を保有する場合は、安全運転管理者等及び整備管理者を選任し、その業務を行わせなければならないことになっている（表9）。

整備管理者を置かなければならない機関の大部分は適切に選任しているが、選任されていない事例が見受けられた。

しかし、選任はしているものの、後述するように、定期点検を実施していなかったり、日常点検を適切に行っていないなど、その職責を十分に果たしているとは言い難いケースもあるので、交通事故防止が県の重要な施策の一つであることなどを十分に配慮し、今後は公用車管理の重要性を再認識し、実効のある管理体制を適切に整備するように望むものである。

表9 車両の管理体制

名称	選任される者及び要件	業務内容	根拠法令
運行管理者	集中管理車両＝出納局管財課長 上記以外の車両＝所属長	・運行の効率化 ・事故防止	管理規程第3条
安全運転管理者	一定年齢以上、自動車運転管理経験等の者の中から運行管理者が選任した者 (要件) バス又は自動車5台以上を保有	・運行計画作成 ・安全運転の確保措置 (異常気象時に) ・安全運転のための指示 ・運行記録の指示	道交法74条の2 管理規程第4条第1項
副安全運転管理者	運行管理者が選任した者 (要件) 自動車20台以上40台＝1人 さらに20台を超える毎に1人	・安全運転管理者の業務の補助	道交法第74条の2第4項 管理規程第4条2項
整備管理者	運行管理者が選任した者 (要件) ・バスを保有 ・8トン以上を5台以上保有 ・その他自動車10台以上保有	・日常点検の実施 ・運行の可否の判断 ・定期点検の実施 ・随時点検の実施 ・必要な整備の実施 ・整備の実施計画策定 ・点検整備記録等の管理	車両法第50条第1項 同52条 管理規程第5条

(注) 管理規程＝秋田県公用自動車運行管理規程、道交法＝道路交通法、車両法＝道路運送車両法

## (2) 日常点検

日常点検（走行前点検）は、道路運送車両法第47条の2の規定に基づいて走行前に実施が義務づけられている。

日常点検の実施にあたっては、各車両ごとに備え付けられた「運行前点検カード」の点検項目にしたがって、車両に不具合がないかどうかを確認し、項目ごとにチェックすることとされている。

専任車については、その運転技師が行っているが、フリー車の日常点検は大別して次のようになっている。

ア その日最初に運転する職員が点検する。

イ 運転技師が、自分の車両の他に何台かのフリー車を受け持って点検する。

このうち、イの場合はおおむね適切に行われているが、アの場合の一部には、「運行前点検カード」の点検項目にチェックはなされているものの、実際にはエンジン・ルーム内やその他の点検すべき箇所を見ていないという事例があった。今一度、整備の重要性を再認識し、適切に実施されることを望みたい。

## (3) 定期点検

定期点検は、道路運送車両法第48条の規定に基づいて行うものであり（いわゆる「法定点検」）、乗用車にあつては12ヶ月ごとに、毎年車検を実施する貨物自動車等にあつては6ヶ月ごとに行うことが義務づけられている。

事前監査を実施した47機関について、その保有する乗用車及び小型貨物自動車の中で3年の間、一回も欠かさずに定期点検を実施した車両を記載したものが表10である。これを見ると、半数に満たない車両しか定期点検を完全には実施していないという結果になっている。

中には、保有する車両全部について、3年間に一回も定期点検を行っていないケースもあった。

実施していない理由としては、「貨物自動車は車検を毎年受けているのだから支障がない」、「走行距離が少ない」、あるいは、「予算が足りない」などというものであった。

表10 定期点検実施車両と実施率（平成10～12年度）

車種区分	保有台数	実施台数	実施率
乗用車	117台	52台	44.4%
小型貨物自動車	431台	214台	49.7%
計	548台	266台	48.5%

監査を行った時点では、公用車が整備不良のために事故を起こした事例はなかったが、定期点検は車両の安全性の確保等を図るためのものであり、しかも、県民一丸となって交通事故防止に取り組んでいる中で、公用車がその実施を怠っていることは、法に定める車両整備を重要なことと認識していないことにもなるので、今後は、公用車の点検・整備の必要性に対する認識を新たにして、適切に定期点検を行う必要がある。

## (4) 点検・整備の契約

県が行う契約は、自治法及び秋田県財務規則（昭和39年秋田県規則第4号）等に従

った適正な手続きにより、最も経済的な方法で行わなければならない。

公用車の点検・整備等を依頼する場合も同様であるが、これに従っていない事例が散見される。

例えば、形式的には見積もり合わせを行っているが、実態は、車両ごとに整備工場を決めていて、毎年、特定の者に依頼している事例（「車両ごとに癖があるので車検・整備のたびごとに違う整備工場に依頼すると車の調子が悪くなる」、あるいは、「整備工場に責任を持たせるためには同一者に依頼したほうが望ましい」などの理由であった）や、「分解してみなければ、どこが悪いのかが分からない」という理由で、「通常」の車検・整備を、見積もり合わせを行わずに単独の随意契約としている事例が見受けられた。

また、除雪車及び超大型特殊車両の整備を、「メーカー関連業者でなければ整備ができない」という理由から単独随意契約で依頼している事例や「整備できる業者が限られている」ことから、事実上依頼する業者が決まっている事例があった。

一方、工夫のあとが見られる契約方法を採用している機関もあるので、次に2つの事例を挙げる。

#### <例1>

- ア 年度当初に、保有する車両全ての一覧表を示し、多数の登録業者から定期点検又は車検・整備に関する概算見積書の提出を求める。
- イ 見積金額を比較し、低額の数社を指名業者として定める。
- ウ 定期点検又は車検期日が近づいた時に、その指名業者から再度、詳細な見積書の提出を求める。
- エ 最も金額の少ない業者に依頼する。
- オ 詳細見積時には分からなかった故障等の箇所があった際には契約変更によって対処する。

#### <例2>

また、別の事例では、平成13年度から、車検時に必要な点検項目（点検項目については事前に秋田陸運支局で確認）の点検・整備に関して、市内の整備工場全部に見積もり依頼をし、提出された中の最低額の整備工場に車検・整備を依頼したところ、平成12年度以前の車検に係る経費よりも1台当たりで数万円程度安くなった（平成12年度以前は、特定の整備工場3者による見積もり合わせで契約を行っていた）というものである。

今後、車検・整備を依頼するに当たっては、業者選定の公平性、透明性の確保と競争性・経済性にも十分配慮した取り扱いを望みたい。

特に、除雪車等の大型特殊車両の整備は1台当たりの修繕費等が高額であることから、より徹底した取り扱いが必要である。

#### (5) 任意保険の加入状況

平成13年度における任意保険の加入状況は表11のとおりである。県の公用車が任