

加 監 公 表 第 9 号

令 和 5 年 1 2 月 7 日

加古川市監査委員	井ノ口 淳 一
加古川市監査委員	北 本 敏
加古川市監査委員	山 本 賢 吾
加古川市監査委員	谷 真 康

監 査 公 表

地方自治法第242条第1項の規定に基づき提出された加古川市職員措置請求（令和5年10月12日付け受理）について、同条第5項の規定により監査を実施した結果を次のとおり公表します。

1 請求人

(住所・氏名 省略)

2 請求の受理

加古川市職員措置請求（以下「本請求」という。）については、地方自治法（昭和22年法律第67号。以下「法」という。）第242条所定の要件を具備しているものと認め、令和5年10月12日付けで受理した。

3 請求の要旨

本請求の要旨は次のとおりである。

(1) かこバスミニ路線運行補助金について

ア かこバスミニの運賃積算資料において、乗車距離が2.3キロメートル以下の場合には100円、2.31キロメートル以上の場合には200円との記載があるにもかかわらず、志方西ルート複数の区間において、2.31キロメートル以上であっても100円の区間があり、一部の地域だけが優遇されている。全てのかこバスミニの運賃について、公平性・公正性を鑑み、2.31キロメートル以上を200円にするか、3.0キロメートル以上を200円にすべきである。

また、かこバスミニ路線運行補助金交付要綱（以下「本件要綱」という。）においては、運行経費と運賃収入との差額を補助金として全額補填することとなっているため、都市計画課職員の恣意的判断によって優遇を受けた分の補助金の支出が、加古川市（以下「市」という。）に損害を与えている。

イ 志方西ルート、志方中ルート及び志方東ルート（以下「志方西ルート等」という。）については、いずれのルートのかこバスミニに乘車しても、乗車する停留所と降車する停留所が同じであれば、乗車距離にかかわらず同じ運賃になっているが、補助金は走行距離に基づいて算出されることから、乗車距離に応じた運賃にすべきである。かこバスミニはJR等の民間企業が運行する公共交通とは異なり、費用の一部は税金が原資であることを重視し、市民が平等に負担する制度設計を行うべきである。また、目的地に対して複数の運行ルートがあれば、地域の人にとって

は良いことであるが、そのためにバスに乗車できない住民が出てくることには納得できない。

ウ 平岡東ルートだけが、乗車距離に応じた運賃ではなく、住民の意見を反映した区間運賃となっているが、公平性・公正性を鑑み、平岡東ルートも他のルートと同様に、乗車距離に応じた運賃にすべきである。

よって、次の措置を求める。

- ・かこバスミニ路線運行補助金に係る令和4年度第2四半期分、令和4年度第3四半期分、令和4年度第4四半期分、令和5年度第1四半期分（以下「本件補助金」という。）の返還

4 監査の実施

(1) 監査の対象

加古川市職員措置請求書、これに添付された事実証明書及び請求人の陳述により、次の項目について監査を実施した。

ア 本件補助金の支出について

市が一般社団法人兵庫県タクシー協会東播支部に所属する伊保タクシー有限会社、荒井タクシー有限会社、ファイブスタータクシー株式会社、別府タクシー株式会社の4事業者で構成される加古川市かこバスミニ運営組合（以下「運営組合」という。）に本件補助金を支出したことは違法又は不当であるか。

(2) 監査の対象部

都市計画部

(3) 請求人の陳述

法第242条第7項の規定に基づき、証拠の提出及び陳述の機会を設け、令和5年10月26日に請求人から陳述を受けた。

(4) 監査の対象部に対する調査

都市計画部職員（以下「関係職員」という。）に対して、令和5年10月31日に事情聴取を行うとともに、関係書類等の調査を行った。

関係職員から聴取した内容等は次のとおりである。

ア 本件補助金について

(ア) 事業趣旨及び概要

少子高齢化の急速な進行に伴う人口減少やモータリゼーションの進展、さらには、公共交通機関の乗務員不足や利用者減少等による路線バスの休止や縮小が相次いでおり、地域公共交通を取り巻く環境は厳しい状況にある。このような中、様々な交通課題や変化する交通需要に対応するためには、自治体を中心となって市民や交通事業者等の関係者と連携し、公共交通網の再編を進めていくことが重要となる。

市では、加古川市総合計画及び加古川市都市計画マスタープランを上位計画として、平成29年3月に加古川市地域公共交通プラン（以下「地域公共交通プラン」という。）を策定し、「日々の暮らしを支え、地域に根ざした公共交通を目指して」を基本理念として様々な施策を行っている。

地域公共交通プランでは、「生活利便施設へアクセスする生活交通と幹線系統へ接続するフィーダー交通としての役割を持った地域内系統を確保する（枝の交通）」を基本方針の一つとしており、地域公共交通再編のための事業の一つとして、枝線の導入を掲げている。

具体的な取組としては、公共交通不便地域に加え、既存の路線バスを維持することが困難な地域や高齢化等により新たな公共交通需要が生まれた地域において、小型車両を活用した日常生活を補完する枝線として運行することで、公共交通不便地域等の解消を図ることを目的としてかこバスミニを運行しており、本件要綱に基づき、事業費補助を行っている。

(イ) 補助金の対象となる者、補助対象期間及び補助金の対象となる経費

本件要綱では、補助金の対象となる者として「一般乗合旅客自動車運送事業者」と規定しており、本件については、かこバスミニを運行する伊保タクシー有限公司、荒井タクシー有限公司、ファイブスタータクシー株式会社、別府タクシー株式会社の4事業者である。また、運営組合がかこバスミニの運行及び経費の

負担について市と締結したかこバスミニ運行に関する覚書に基づき、本件補助金の申請手続及び受領等を行っている。

補助対象期間は、補助対象年度の4月1日から3月31日までとし、補助金の対象となる経費は、①運行経費として、実車走行キロに地域キロ当たり標準経常費用（補助対象年度の地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金）計画認定申請に係る地域キロ当たり標準経常費用（北近畿）をいう。）を乗じた額から経常収益（運賃収入）を差し引いた額、②運行に必要な設備等、整備に要した費用、③その他、かこバスミニ運行に関する覚書第3条第2項に規定する協議において、市が負担すると定めた費用としている。

イ 本件補助金の支出について

運営組合は、本件要綱第3条の規定に基づき、関係書類を添えて、年4回に分けて補助金の交付の申請を行っている。

補助金の交付に当たっては、本件要綱第4条の規定に基づき、運営組合から提出された補助金交付申請書、補助対象期間における運行系統別輸送実績報告書、その他市長が必要と認める書類等を審査し、これを正当と認めたときに本件補助金の交付の決定及び額の確定を行っている。

令和4年度は、①第2四半期分として、令和4年10月21日付けで補助金交付申請書の受理、同月26日付けで交付決定及び額の確定、同年11月10日に請求書等の受理、同月21日に補助金17,466,000円の支出を行っており、②第3四半期分として、令和5年1月25日付けで補助金交付申請書の受理、同月30日付けで交付決定及び額の確定、同年2月13日に請求書等の受理、同月22日に補助金17,145,000円の支出を行っており、③第4四半期分として、令和5年3月31日付けで補助金交付申請書の受理、同日付けで交付決定及び額の確定、同年4月25日に請求書等の受理、同年5月12日に補助金16,751,000円の支出を行っている。

さらに、令和5年度は、①第1四半期分として、令和5年7月11日付けで補助金交付申請書の受理、同月24日付けで交付決定及び額の確定、同月25日に請求書等の受理、同年8月8日に補助金17,315,000円の支出を行っている。

ウ 加古川市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）について

道路運送法施行規則（昭和26年運輸省令第75号）第4条第2項の規定に基づき設置した交通会議は、加古川市地域公共交通会議規則（平成26年規則第19号。以下「交通会議規則」という。）において、①地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様、運賃、料金等に関する事、②市町村運営有償運送（交通空白輸送に限る。）の必要性及び旅客から収受する対価に関する事、③加古川市地域公共交通プランの実施及び変更に関する事、④前3号に掲げるもののほか、公共交通に関する事の4項目を所掌事務としている。

地域のニーズや課題は多種多様であることから、交通会議は、地域の関係者が地域公共交通について総合的に検討し、当該地域にとって最適かつ持続可能な公共交通の在り方について、地域ごとの具体的な合意形成を図っている。その上で、合意に基づき各主体が責任を持って地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保を推進する重要な会議体である。

市においては、各路線の運行等に当たって、交通会議に諮ることで、地域の実情に応じた交通ネットワークの再編を図っており、かこバスミニの運賃については、道路運送法（昭和26年法律第183号）第9条第4項の規定に基づき、交通会議で決定されている。なお、かこバスミニの運賃については、他の一般旅客自動車運送事業者の経営を圧迫しないことを前提としていることから、バス、タクシー事業者との協議を踏まえ、乗車距離によることを基本としつつ、地域の実情に応じて交通会議で運賃が決定されている。

エ 志方西ルート等の運賃について

志方西ルートについては、距離2.3キロメートル以下は100円、距離2.31キロメートル以上は200円を原則としつつ、地域の実情に応じる形で交通会議において運賃が決定されており、一定地域内での公平性など地域の実情が反映されて設定されているものと考えられる。また、平成27年及び令和2年の路線再編の際には、乗車する停留所と降車する停留所が同じであれば、乗車距離が伸びても当初の運賃を継承している。

また、志方西ルート等については、運行ルートが異なっても重複する停留所があるため、運行ルートによって乗車距離が異なる場合があるが、乗車する停留所と降車する停留所が同じであれば、利用者に分かりやすい運賃となるように、安価な方の運賃に統一する旨を説明した上で、交通会議で運賃が決定されている。

以上のことから、志方西ルート等の運賃は、適切な手続を経て決定された運賃である。

オ 平岡東ルートの運賃について

平岡東ルートについては、主な目的地は交通結節点である J R 土山駅及び複合商業施設であるイオンタウン東加古川の 2 か所である。このため、交通結節点である J R 土山駅を起終点として、「喜瀬川台 3 号棟前～土山駅南口」と「土山駅南口～イオンタウン東加古川」の 2 区間のそれぞれで運賃を設定している。

運賃については、J R 土山駅北側に停留所を設置した場合は 2 区間ともおおむね 2. 3 キロメートルであるが、J R 土山駅北側に停留所のスペースが確保できず、運行事業者側の都合で J R 土山駅南口に停留所を設置したことにより走行距離が伸びたため、それぞれの区間を 1 0 0 円の運賃とした上で、地域の実情に応じる形で交通会議において運賃が決定されている。

以上のことから、平岡東ルートの運賃は、適切な手続を経て決定された運賃である。

カ 運賃、運行ルート及び停留所等の決定プロセスについて

運賃については、コミュニティバスが他の一般旅客自動車運送事業者の経営を圧迫しないことを前提としていることから、バス、タクシー事業者との協議を踏まえて、地域の実情に応じる形で交通会議で決定されている。

運行ルート及び停留所の決定プロセスは、まず初めに、主な目的地である、駅、スーパー、病院等のほか、バスが運行する地域において、できるだけ多くの方が利用しやすい場所を停留所の候補地として運行事業者と検討を進める。次に、安全運行についても運行事業者と調整するとともに、警察とも停留所設置に当たって法令上の問題等がないかについて協議を行う。このように、運行ルート及び停留所の素

案を作った上で、地域の実情を反映させるため、地元町内会等に意見を伺う。この段階において、停留所の土地所有者、停留所に近接した市民の協力が得られない場合や地元町内会等の意見により、改めて運行ルートや停留所の変更を行うなど、何度も検討を重ねた上で、運行ルート及び停留所の素案が出来上がることとなる。なお、素案の段階で地元町内会等へ意見等を聴取することについては、市民一人一人の意見等を個別に聴取することは困難であるため、町内会長等に町内会等での意見等の集約を依頼することが合理的であると考え、実施している。

これらの手続を経て、運賃・運行ルート・停留所の素案が作成されているため、町内会長等の個人的意見や交通会議の委員の個人的人間関係が運賃・運行ルート・停留所の設定に反映されることはない。

以上のことから、本件補助金の交付は、加古川市補助金等交付規則（昭和61年規則第30号。以下「補助金規則」という。）及び本件要綱の規定に基づき適正に行われたものであり、本件補助金の返還を求める必要はないと考える。

5 監査を実施した監査委員

加古川市監査委員	井ノ口 淳 一
加古川市監査委員	北 本 敏
加古川市監査委員	山 本 賢 吾
加古川市監査委員	谷 真 康

6 監査の結果

(結 論)

本請求を棄却する。

(事実の確認及び判断)

次のとおり事実を確認の上、判断した。

(1) 本件補助金の支出について

請求人は、市が運営組合に交付した本件補助金の返還を求めていることから、本件補助金の支出が違法又は不当であると主張していると解し、以下のとおり検討する。

ア かこバスミニにおける運賃の決定について

(ア) 交通会議の設置について

かこバスミニは、鉄道及び路線バスが未整備であった地域において、道路運送法第4条の規定に基づき国土交通大臣の許可を受けた一般乗合旅客自動車運送事業者が運行するバスである。なお、現在は、伊保タクシー株式会社、荒井タクシー株式会社、ファイブスタータクシー株式会社、別府タクシー株式会社の4事業者がかこバスミニを運行している。道路運送法第9条第4項においては、「一般乗合旅客自動車運送事業者が、地域における需要に応じ当該地域の住民の生活に必要な旅客輸送の確保その他の旅客の利便の増進を図るために乗合旅客の運送を行う場合において、国土交通省令で定めるところにより、当該運送に係る運賃等について地方公共団体、一般乗合旅客自動車運送事業者、住民その他の国土交通省令で定める関係者間の協議が調ったときは、当該一般乗合旅客自動車運送事業者は、第1項及び前項の規定にかかわらず、あらかじめ、その旨を国土交通大臣に届け出ることをもって足りる。これを変更しようとするときも同様とする。」と規定されており、運賃等の協議が調い、4事業者がそれぞれ、国土交通大臣に運賃等を届け出ることにより、かこバスミニの運賃が設定されることとなる。また、道路運送法施行規則第9条の2において、「法第9条第4項の協議が調ったときは、同項の届出に係る運賃等について地域公共交通会議（地域住民の生活に必要な旅客輸送の確保その他の旅客の利便の増進を図るために必要な一般旅客自動車運送事業及び自家用有償旅客運送に関する協議を行うために一又は複数の市町村長（特別区の区長を含む。以下同じ。）又は都道府県知事が主宰する会議をいう。以下同じ。）又は協議会において協議が調っているときとする。」と規定されており、市は、交通会議規則を制定し、交通会議の組織及び運営に関する事項を定めている。

交通会議は、市民又は利用者、一般旅客自動車運送事業者、市、国、道路管理者、警察、学識経験者等が委員となり、①地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様、運賃、料金等に関する事、②市町村運営有償運送（交通空白輸送に限る。）の必要性及び旅客から収受する対価に関する事等、4つの所掌事務を

定め協議することとしている。

(イ) 運賃等の決定プロセスについて

道路運送法第9条第6項において、「国土交通大臣は、第3項若しくは第4項の運賃等又は前項の運賃若しくは料金が次の各号…のいずれかに該当すると認めるときは、当該一般乗合旅客自動車運送事業者に対し、期限を定めてその運賃等又は運賃若しくは料金を変更すべきことを命ずることができる。①社会的経済的事情に照らして著しく不適切であり、旅客の利益を阻害するおそれがあるものであるとき。②特定の旅客に対し不当な差別的取扱いをするものであるとき。③他の一般旅客自動車運送事業者…との間に不当な競争を引き起こすおそれがあるものであるとき。」と規定されている。

また、地域公共交通会議及び運営協議会に関する国土交通省としての考え方（令和4年3月31日付け国自旅第580号）の別紙資料である地域公共交通会議及び運営協議会の設置並びに運営に関するガイドライン（以下「ガイドライン」という。）において、運賃及び料金については、「地域公共交通会議で協議が調った運賃及び料金については、道路運送法第9条第4項の規定により届出をもって足りるとされている。運賃及び料金の種類、額、適用方法については、社会的経済的事情に照らし利用者に過度の負担を強いることがないこと、また、他の旅客自動車運送事業者との間に不当競争を引き起こすおそれがないこと、特定の旅客に差別的な取扱いがなされないこと等に留意しつつ、十分協議した上で適切な内容を判断することが必要である。」とされている。

運賃等の決定プロセスについては、道路運送法及びガイドラインを踏まえ、運賃は他の一般旅客自動車運送事業者の経営を圧迫しないことを前提として、バス、タクシー事業者と協議を行った後、地域の実情に応じる形で交通会議に議案として提出し、運賃が決定される。また、運行ルート及び停留所については、①主な目的地である駅、スーパー、病院等のほか、バスが運行する地域において、できるだけ多くの方が利用しやすい場所を停留所の候補地として検討を進める。②安全運行について運行事業者と協議し、停留所の設置に当たって法令上の問題等がないかについて警察との協議を行った上で、運行ルートと停留所の素案を作成する。③地域の実情を反映させるために地域の町内会等の意見を聴取するとい

ったプロセスを経て、交通会議に諮り、運行ルート等が決定されることを確認した。

(ウ) 志方西ルート等の運賃について

志方西ルートについては、距離2.3キロメートル以下は100円、距離2.31キロメートル以上は200円を原則としつつ、地域の実情に応じる形で交通会議において運賃が決定されている。この原則については、先に運行を開始していたかこバスが、2.0キロメートル以下は100円、2.0キロメートルを超えたら200円という運賃設定であった中で、志方西ルートの前身であるかこタクシーについては、市南部の市街地を運行するかこバスに比べると、市北部地域ということで集落と集落の間の距離が長く、地理的条件も異なることから、当時、かこバスの2.0キロメートル以下は100円という設定より多少距離を延長し、2.3キロメートル以下は100円、2.3キロメートルを超えたら200円と決められたと報告を受けた。また、当時の志方西ルートは、かこバスミニが最初に運行したルートであり、バス、タクシー事業者と協議した結果、乗車距離2.3キロメートル以内が、かこバスミニにおける運賃100円の距離の目安となっていることを確認した。

2.31キロメートル以上であっても運賃100円の区間があることについては、2.31キロメートルはあくまでも目安であり、路線バス事業者においても、単純に走行距離に基づき運賃が決定されているわけではなく、路線バスの場合、一定地域内での公平性など地域の実情が反映されて運賃が設定されていることを確認した。

また、平成27年、令和2年の路線再編の際には、停留所が増設され乗車距離が伸びても乗車する停留所と降車する停留所が同じであれば、運賃を変更していない。例えば、平成27年の路線再編の際は、宝殿駅から志方方面に向かう運行ルートにおいて、アルカドラッグ加古川西店前が停留所として追加されたが、当該停留所を経由することにより乗車距離が伸び、乗車する停留所と降車する停留所に変更がないにもかかわらず、100円区間の運賃が200円区間の運賃になるような場合は、運賃を変更していないことを確認した。

なお、実際に乗車した距離に応じた運賃にすべきとの請求人の主張については、

鉄道事業者や路線バス事業者においても、経路が複数存在する場合の運賃については、実際に乗車した経路にかかわらず、最短経路で運賃を計算している場合があることから、かこバスミニの運賃について、実際に乗車した距離に応じて計算する方法を基本としつつも、経路が複数存在する場合は利用者に分かりやすい運賃となるように最短経路で計算していることを確認した。

以上のような運賃についての考え方を基に運賃の素案を交通会議に議案として諮った上で運賃が決定されていることから、志方西ルート等の運賃は、適切な手続を経て決定された運賃であるといえる。

(エ) 平岡東ルートの運賃について

平岡東ルートについては、主な目的地は交通結節点であるＪＲ土山駅及び複合商業施設であるイオンタウン東加古川の２か所である。このため、交通結節点であるＪＲ土山駅を起終点として、「喜瀬川台３号棟前～土山駅南口」と「土山駅南口～イオンタウン東加古川」の２区間のそれぞれで運賃を設定している点が、他の運行ルートとの違いであることを確認した。

また、運賃については、ＪＲ土山駅北側に停留所を設置した場合は２区間ともおおむね２．３キロメートルであるが、ＪＲ土山駅北側に停留所スペースが確保できず、運行事業者側の都合でＪＲ土山駅南口に停留所を設置したことにより走行距離が当初の想定よりも伸びた経緯があることから、それぞれの区間をＪＲ土山駅北側に停留所を設置した場合の１００円の運賃とした上で、地域の実情に応じる形で交通会議において運賃が決定されていることを確認した。

よって、平岡東ルートの運賃は、適切な手続を経て決定された運賃であるといえる。

イ 本件補助金の目的及び対象となる経費等について

本件要綱別表（第２条関係）によると、本件補助金の目的は「生活利便施設へアクセスする生活交通と幹線へ接続するフィーダー（支線）交通として運行することで、公共交通不便地域の解消を図ることを目的とする。」と定められている。さらに、本件補助金の対象となる者は「一般乗合旅客自動車運送事業者」と定められて

おり、本件については、かこバスミニを運行する伊保タクシー有限会社、荒井タクシー有限会社、ファイブスタータクシー株式会社、別府タクシー株式会社の4事業者である。

また、本件補助金の対象となる経費については、①「運行経費として、実車走行キロに地域キロ当たり標準経常費用を乗じた額から経常収益（運賃収入）を差し引いた額」、②「運行に必要な設備等、整備に要した費用」、③「その他、かこバスミニ運行に関する覚書第3条第2項に規定する協議において、市が負担すると定めた費用」と定められている。本件補助金の補助金交付申請書に添付された補助対象期間における運行系統別輸送実績報告書をみると、①の額について、実車走行キロに地域キロ当たり標準経常費用（補助対象年度の地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金）計画認定申請に係る地域キロ当たり標準経常費用（北近畿）をいう。）を乗じた額から、前述のア（ウ）（エ）のとおり、適切な手続を経て決定された運賃に基づいた経常収益（運賃収入）が差し引かれており、その金額等に誤りがないこと、②及び③の費用についても金額等に誤りがないことを確認した。

ウ 本件補助金の支出に係る事務手続について

補助金規則によれば、補助金等の交付は、原則として、①補助金等を受ける者の交付の申請（第5条）、②市長の審査及び交付決定（第6条）、③市長の決定の通知（第7条）、④補助事業の遂行（第11条）、⑤補助事業の実績報告（第14条）、⑥市長による審査及び補助金等の額の確定（第15条）、⑦補助金等の交付（第17条）の手順で行われる。

また、本件要綱において、①補助金の交付を受けようとする者は、補助金交付申請書に補助対象期間における運行系統別輸送実績報告書及びその他市長が必要と認める書類を添えて提出すること（第3条第1項）、②補助金の申請は、運行期間の四半期ごとに行うものとし、申請に係る書類は、各運行期間における事業終了後、速やかに提出すること（第3条第2項）、③補助金交付申請書の提出があったときは当該申請書を審査し、これを正当と認めたときは、当該補助金の交付の決定及び額の確定を行い、当該申請者にその旨通知すること（第4条第1項）、④補助金の

額を確定した後に補助金を交付することとすること（第5条第1項）、⑤補助金の交付は、補助金請求書兼口座振替依頼書（以下「補助金請求書」という。）により行うこと（第5条第2項）などが定められている。

なお、補助金の対象となる者は、かこバスミニを運行する伊保タクシー有限会社、荒井タクシー有限会社、ファイブスタータクシー株式会社、別府タクシー株式会社の4事業者であるが、本件補助金の申請手続及び受領等は、かこバスミニの運行及び経費の負担について市と締結したかこバスミニ運行に関する覚書に基づき、運営組合が行うこととしている。

関係職員への調査の結果、本件補助金について次のとおり事実を確認した。

(ア) 令和4年度第2四半期分について、令和4年10月21日付けで運営組合から補助金交付申請書、補助対象期間における運行系統別輸送実績報告書（以下これらを「補助金交付申請書等」という。）が提出された。

(イ) 市は提出された補助金交付申請書等を審査した後、令和4年10月26日付けで17,466,000円の補助金の交付決定を行い、運営組合に補助金交付決定及び額の確定通知書を交付した。

(ウ) 令和4年11月10日付けで運営組合から補助金請求書が提出された。

(エ) 令和4年11月21日に17,466,000円を運営組合の口座に振込みした。

以下、令和4年度第3四半期分、令和4年度第4四半期分及び令和5年度第1四半期分については、次表のとおりである。

	補助金交付申請書等の受理日	補助金交付決定日	補助金請求書の受理日	口座振込日
		補助金交付決定額		金額
令和4年度第3四半期	令和5年1月25日	令和5年1月30日	令和5年2月13日	令和5年2月22日
		17,145,000円		17,145,000円
令和4年度第4四半期	令和5年3月31日	令和5年3月31日	令和5年4月25日	令和5年5月12日
		16,751,000円		16,751,000円
令和5年度第1四半期	令和5年7月11日	令和5年7月24日	令和5年7月25日	令和5年8月8日
		17,315,000円		17,315,000円

以上のことから、本件補助金の目的及び対象となる経費は本件要綱に適合しており、本件補助金の支出に係る事務手続も補助金規則及び本件要綱に基づき適正に行われている。

よって、本件補助金の支出は違法又は不当とはいえず、請求人の主張には理由がないと判断する。