（別紙）

２川監第５５４号
令和２年１１月２日

佐久間　吾一　様

川崎市監査委員　寺　岡　章　二
同　植　村　京　子
同　嶋　崎　嘉　夫
同　沼　沢　和　明

川崎市職員措置請求について（通知）

令和２年９月８日付けをもって受理した標記の請求について、地方自治法（昭和２２年法律第６７号）第２４２条第５項の規定に基づき監査を実施しましたので、その結果を次のとおり通知します。

監査の結果

第１　請求の受付

１　請求の内容

本件措置請求は、別紙１及び別紙２（事実証明書は添付省略）のとおり、川崎港における海面清掃業務につき、30 年以上の間、公益社団法人川崎清港会（以下「川崎清港会」という。）に随意契約による契約を締結しており、これを中止すること、また、川崎港港湾区域のうち東扇島防波堤の外側については清掃を行っていないことから、契約金額の半額を返還させること、清掃船に係る修繕費が高額であり、修繕に係る期間も長期であるため、これを見直すことを求めていると解される。

２　請求の受理

本件措置請求については、所定の要件を具備しているものと認められたことから、令和２年９月８日付けでこれを受理し、監査対象局を港湾局とした。

第２　監査の実施

１　請求人の陳述

監査の実施に当たり、地方自治法（昭和 22 年法律第 67 号。以下「法」という。）第 242 条第７項の規定に基づき、令和２年 10 月８日、請求人から陳述の聴取を行った。この際、同条第８項の規定に基づく港湾局の関係職員（以下「関係職員」という。）の立会いがあった。

請求人が本件措置請求の要旨を補足した内容は、おおむね別紙３のとおりである。

なお、別紙３には、陳述を同時に行った放置艇に関する監査結果（令和２年 11 月２日付け２川監第 555 号）の内容を含む。

２　関係職員の陳述

法第 242 条第８項の規定に基づき、令和２年 10 月８日、関係職員から陳述の聴取を行った。関係職員からは、「職員措置請求に対する市の考え方」（添付省略）の提出があった。この際、同項の規定に基づく請求人の立会いがあった。

関係職員が説明した内容は、おおむね別紙４のとおりである。

３　監査対象事項

川崎市職員措置請求書並びに請求人及び関係職員の陳述内容を勘案し、本件請求に係る海面清掃業務委託の随意契約、東扇島防波堤の外側の海面清掃の実施状況及び清掃船の修繕に係る金額、期間が違法又は不当といえるかを監査対象事項とした。

なお、請求人の主張の中に当該行為のあった日又は終わった日から１年を経過して

いるものが含まれていたが、その部分については監査対象とはしていない。

第３　監査の結果

１　事実関係の確認等

請求人の陳述、関係職員の陳述及び関係書類の調査等の結果、次のような事実関係を確認した。

（１）川崎港における海面清掃事業について

港湾管理者が行う業務として、「港湾区域及び港湾管理者の管理する港湾施設を良好な状態に維持すること（港湾区域内における漂流物、廃船その他船舶航行に支障を及ぼすおそれがある物の除去及び港湾区域内の水域の清掃その他の汚染の防除を含む。）。」が港湾法（昭和25年法律第218号）第12条第１項第２号に規定されていることから、川崎港においては港湾管理者である川崎市が主体となり海面清掃事業を行っている。なお、当該業務については、川崎清港会に地方自治法施行令（昭和22年政令第16号。以下「施行令」という。）第167条の２第１項第２号により随意契約により委託している。本委託は、市が無償貸与する２隻の清掃船「つばき」及び「第一清港丸」を用いた港内清掃業務、廃棄物の処分、油回収処理業務、環境美化業務を内容としている。令和元年度の契約金額は、41,983,602円である。

（２）随意契約の理由

市は、随意契約の理由を次のとおり説明している。

川崎清港会は、川崎港における漂流物、廃船その他船舶航行に支障を及ぼすおそれのある物の除去及び清掃、流出油等の回収、廃棄物の投げ棄てや海水面の汚濁等を未然に防止するための啓発活動を行い、航行船舶の安全並びに港内水域の環境浄化を図るなど、川崎港の清掃美化及び公衆衛生の向上に資することを目的として、昭和39年12月に設立された公益法人であり、この趣旨に賛同した川崎港に立地する企業等152団体の会費等で運営されている。

また、川崎清港会は、国や企業などで構成する「川崎管内排出油等防除協議会」の会員でもあり、所管海上保安署、消防署等との連携、オイルフェンス・吸着マットの備蓄もあり、油や有害液体物質等の海上流出事故に際しても迅速な対応が可能であるとしている。

川崎清港会の清掃作業に従事する船員は、じんかいや流木などを収集するための操船や回収・牽引作業、清掃船に付属する専用のじんかい収集装置や油回収装置の独特で複雑な操作を熟知し、地域の気象、海象、港湾区域の地理的条件にも精通していることから効率的な作業が実施できるとしている。

特に、ごみの回収場所は一様でないことから、風向き等を勘案して場所を特定し、

すばやく漂流物を回収することが船舶の航行の安全を確保するために不可欠であるとしている。

これらのことから、市は、川崎清港会に対し、港湾法に規定される港湾管理者の業務である本事業については、施行令第167条の２第１項第２号を適用し、随意契約としているとのことであった。

（３）海面清掃の作業区域

令和元年度川崎港内（海面）清掃業務委託仕様書を確認したところ、本委託の作業区域は、川崎港の港湾区域全体としている。

市の説明によると、川崎港の港湾区域が3,298ヘクタールと広大であることなどから、市の指示に基づいて、川崎清港会は、効率的、効果的に清掃を行うため、浮遊ごみが集まりやすい東扇島防波堤内や、多摩川河口等の海域を重点的に巡回しているほか、港湾局の巡視艇や関係機関と連携して対応し、東扇島防波堤の内外側を問わず、速やかに回収作業を行っているとしている。

なお、川崎清港会による東扇島防波堤外での作業実績は、月３回程度である。

（４）清掃船の修繕

清掃船「つばき」及び「第一清港丸」は、市が所有し、川崎清港会に無償貸与しており、船体の維持に必要な補修は市が行うこととしている。

令和元年度における清掃船修繕の契約方法を確認したところ、川崎市特定物品等契約事務取扱要綱（以下「要綱」という。）第２条第４号により、１者による特命随意契約が認められている300,000円以下で行う物品並びに船舶及び航空機の軽易な修理を除き、指名競争入札により実施されている。

なお、令和元年度の清掃船「つばき」及び「第一清港丸」の修繕の状況は次表のとおりである。

清掃船「つばき」

件名	金額（円）	受注者	契約方式
定期修理	4,939,000	有限会社根本造船所	指名競争入札
油圧配管修理	82,080	株式会社横浜工作所	随意契約
右舷主機ミスト管修理	152,582	株式会社横浜工作所	随意契約

清掃船「第一清港丸」

件名	金額（円）	受注者	契約方式
定期修理	1,815,000	有限会社根本造船所	指名競争入札
船底漏水修理	299,160	有限会社根本造船所	随意契約
修理	270,000	有限会社根本造船所	随意契約

２　監査委員の判断

請求人は、川崎港における海面清掃業務につき、30 年以上の間、川崎清港会に随意契約による契約を締結しており、これを中止すること、川崎港港湾区域のうち東扇島防波堤の外側については清掃を行っていないことから、契約金額の半額を返還させること、清掃船に係る修繕費が高額であり、修繕に係る期間も長期である旨を主張している。

以下、これらのことが違法又は不当といえるかについて検討する。

（１）随意契約の妥当性について

随意契約は、法第 234 条において定められた契約方式の一つであるが、随意契約により契約ができる場合は、施行令第 167 条の２で定める場合に該当するときに限るとされている。

市は、川崎港内（海面）清掃業務委託について、他に受注可能な業者がおらず、同条第１項第２号に定める「その性質又は目的が競争入札に適さない」場合に該当するとしている。

この点について、請求人は、川崎清港会との随意契約を中止することにより、経費が節減できる旨主張しているが、具体的な違法理由を指摘しておらず、地方公共団体の契約については、一定の要件の下で随意契約も認められており、当該随意契約が直ちに違法又は不当であると認めるに足りる証拠はない。

したがって、本件が違法又は不当であるとの請求人の上記主張は理由がない。

（２）海面清掃の作業区域の妥当性について

市は、川崎港内（海面）清掃業務委託仕様書において、本委託の作業区域は川崎港の港湾区域全体であるが、浮遊ごみが集まりやすい東扇島防波堤内や、多摩川河口等の海域を重点的に行う区域と定め、その他の区域については通報や要請を受けたときに速やかに回収作業を行うこととしている。

この点について、請求人は、川崎清港会の回収作業が不十分である旨主張するが、本契約において、東扇島防波堤内等は重点的に清掃を行う区域で、その他の区域は必要に応じて清掃を行う区域であることが仕様において定められていることから、仮にその他の区域において月数回程度しか清掃を行っていなかったとしても、直ちに契約に従った業務を執行していないとはいえず、その他、川崎清港会による業務執行が違法又は不当であると認めるに足りる証拠はない。

したがって、本件が違法又は不当であるとの請求人の上記主張は理由がない。

（３）清掃船修繕の金額、期間の妥当性について

２隻の清掃船「つばき」及び「第一清港丸」の修繕は所有者である市が行っており、令和元年度における契約の状況を確認したところ、要綱により、１者による特命随意契約が認められている 300,000 円以下で行う物品並びに船舶及び航空機の軽易な修理を除き、指名競争入札により実施されている。

この点について、請求人は、修繕に係る期間が長期であり、他の業者であれば４日から５日で修繕は終了する旨主張するが、具体的な違法理由を指摘しておらず、修繕の内容によってかかる日数が異なることは容易に推測され、その他、違法または不当であると認めるに足りる証拠はない。

したがって、本件が違法又は不当であるとの請求人の上記主張は理由がない。

（４）結論

以上のとおり、川崎港における海面清掃業務について、随意契約によること、東扇島防波堤内側を、重点的に清掃を行う区域としていること、清掃船に係る修繕費が高額であり、修繕に係る期間も長期であることについて、違法又は不当であるとは認められず、請求人の主張はいずれも採用できない。

よって、本件措置請求は、前記第２の３のとおり、当該行為のあった日又は終わった日から１年を経過しているものについては、法第 242 条の要件を欠き不適法であるため、これを却下することとし、その余については、請求人の主張に理由がないため、これを棄却する。

別紙１

川崎市職員措置請求書

令和２年９月８日

川崎市監査委員　殿

住所　川崎市幸区南加瀬２丁目５－２８
職業　会社員
氏名　佐久間　吾一

市所有船による市民の税金を行政が無駄遣いをしている事について
その２　海面清掃について
海面清掃は港湾法第12条１に定められております。
つまり港湾管理区域は、常時良好な状態である事です。

１　川崎市の現況について
川崎市は30年以上の長きに亘り、海面清掃事業を「公益社団法人清港会」で行っております。（公益法人の監督は神奈川県であります。）
この法人との契約は随意契約で行って来ました。

２　この清掃作業に市所有船総トン数13トンと4.85トン（木造）の２隻で行われております。２隻とも防波堤の外側での清掃を行うことは物理的に困難です。この防波堤の外側の海面にも税金が支払われております。
又、この船舶は数年に１回、法定検査が行われておるにもかかわらず、修繕に何故か、１ヶ月を要しております。勿論、代船も用意しておらず、清掃は行われておりません。
民間では４日～５日で修繕は終了します。

３　何故、30年以上に亘り、随意契約を行ってきたのか。それに
①元自民党市議と清港会、港湾局とが、競争入札を妨害して来ました。
②事務局長は市ＯＢの天下りであります。
市民税金で事業をやっておる部分を競争入札にすれば良いのです。

４　事業費について
現在の事業費は
①大半を占める人件費　4,000万円
②２隻の修繕費　1,000万円
計5,000万円で行われております。
２隻の船舶は無償で貸付けております。又、参考までに、「清港会」の運営費は民間資金で行われております。

５　今後の事業費（税金）の使われ方について
①全港湾区域を行う事
②30年以上も続いた随意契約を中止し、競争入札とする事で1,000万円の減税となります。

６　参考までに
①東京、横浜は全区域の清掃を税金で行っており、多摩川から流れ出た「ゴミ」は、東京、横浜へと行きます。
②沼沢公明党議員は「委員会」で随意契約を中止し、競争入札にすべきと発言しています。

請求は下記の通り

川崎市長　福田紀彦　様
１　金額　￥21,000,000
２　理由　①川崎港湾区域の半分つまり防波堤の外は殆ど行っていない。（物理的に行けない）
②平成31年４月１日～平成32年３月31日の委託契約書の半額

以上

別紙２

川崎市職員措置請求書追加書

川崎市監査委員　殿

別紙の通り、平成元年４月～２年３月までの海面清掃の修繕費の内容が出て来ました。問題点は次の通りです。

①上架日数　第１清港丸　20 日　つばさ　27 日

民間では全く考えられません。しかも、つばさが 27 日も上架している間、第１清港丸１船で海面清掃を行っています。

この様に物理的に数日間清掃が、行われなかったのが 30 年も続いたのです。

民間では、最高で５日です。

②修繕費も民間では、考えられない金額です。

１社随意契約で行っておる結果、この様な高い修繕費となったのです。

この根本造船（株）は、民間会社では修繕費が高額なので、利用する会社は少ないです。

③委員の皆様におかれましては、１度清港丸に乗船し港内の、現状をご確認して下さい。

以上

令和２年９月 14 日

佐久間　吾一

別紙３

請求人の陳述録

監査請求に至った一番の原因は、30 年以上にもわたって何で川崎市が随意契約のままでやっているのかと。この件で、２つ目は、それによって防波堤の外はほとんどやっていないと。にもかかわらず、川崎市は全港湾区域にわたって税金を払っています。

それで、私がこの件でちょっと気がつきましたのは、平成 26 年 12 月 24 日に、私の船が漁網に絡みまして動けなくなりました。いろいろ調べているうちに、川崎市が 30 年にもわたって随意契約でやっていると。競争入札をやっていないと。それから、さっき申し上げたように、防波堤の外はやっていないということが気がつきましたので、一応調べました。何で競争入札ができないのかと調べましたら、できるんですよ。これは地方税法第 167 条の２の２または会計法 29 条の３、これによって競争入札が可能であるということが分かりました。

ちなみに、29 年に弁護士と一応海面清掃について調査しました。調査した中で、弁護士は、大阪市の資料を持ってきました。大阪市は、皆さん、お手元にいっていると思いますけれども、大阪市の公報を調べました。大阪市は何で競争入札しないのか、その理由もちゃんと書いてあります。その結果、大阪市は随意契約をやっていません。競争入札をやっています。競争入札は、清港会もやっているし、清港会も事業を取っているし、清港会以外のやつも、今の民間の人も取っている例がここにあります。必ずしも清港会が取っているということはございません。大阪市は全部競争入札で行っています。

それで、川崎市の一番問題点は、30 年間にわたって何で競争入札しないのか。私は疑問に思いまして、あるとき、市会議員に聞きました。清港会 150 社に対して、一応戦争するのかということを言われました。今、川崎市議会で立っている人です。私は答えましたよ。私一人で、バックには 150 万の味方がいますよと。私は清港会を競争入札してくれとは一切も言っていません。清港会のやっている税金に対して、これは大阪と同じ考えです。大阪も清港会と別に、税金の分だけ競争入札をやっています。川崎市も競争入札が、清港会、皆さん関係しているんです。清港会と全く関係ないんです。清港会が行っている海面清掃の税金相当分だけを、それから税金を払っている分を競争入札をすべしというのが私の考えです。

清港会は、それ以外の業務もいろいろされています。要するに、それ以外はドックに上がったとき、どこかの草むしりしたり何かしているような、写真は私も見ましたけれども、本来は清掃業務に専念すべきだと思います。

それからもう一つ、費用は、さっきおっしゃったように、本来であれば、予算は港湾経費を全部出してやるべしという、予算はなっているわけです。半年間やっているのであれば、いわゆる予算は半分でいいはずなんですよ。実際半分以上、これは後で、私どもが１週間かけて清掃船の痕跡を追った記録がございます。ほとんどやっていませんね、これ、これを見ていると。防波堤の中でもやっていません。１日の時間は大体３時間もいっていないんですよ。それほど仕事はしていません。

それから加えて、船の修理するための費用並びに上架する時間、これは、我々民間人としてはもう想像もできない長さなんですよ。あのちっちゃい４トン 800 の木造船が何で１か月もドックに上げておかなきゃいけないのかと。ドックに上がっていれば、ドックの使用料を払わなきゃいかんです。これは木造船です、48 トンという。後で載せますけれども、穴開いています。30 年の何月だか知りませんけれども、木造の下から穴が開いています。この船を何で１か月もドックに入れているのか。我々にはもう想像がつかないわけですよ。

一番ひどい例は、29 年の 11 月、２隻ある船が両方ドックに上がっているわけです。それで、１か月間丸々清掃を行っていないと。これはどういうことなのと。それらは民間でしたら、ドックに上がったら、必ずその間、代替船を用意します、ドックに上がっていれば。これが普通の民間事業の在り方ですよ。それが税金で仕事をちょうだいしている以上は、穴を開けるわけにいきませんから、必ずその間、それ相応の船を用意します。でも、川崎市に聞いたら、川崎市は代替の船を用意する必要はありませんと。

それから、費用も１社に固まっています。ある船に全部偏っています。それがずっと何年かも。それの会社は、民間会社は行きません。何で行かなかったか、高いから行かないんですよ。

それから、要するに１か月も何でドックに入っちゃうのかと。普通だったら、最低４日ですよ。上架して、それで乾燥して、それから翌日の午後からペンキ塗りして、翌日乾かして、それで出すと。普通だったら、私はケミカルタンカーを７隻一応持っていました。私の場合なん

かは、オペレーターのほうは１週間しかかかりませんよ。定期検査でエンジンを全部ばらして、それで１週間しかくれません。だけれども、川崎市は何か知らんけれども、１か月も使っています。私は想像がつかないんですよ。

特に木造船なんていうのは、自分たちでペンキを塗ればいいんですから。私もうちのときは塗りましたよ。木造なんか、ここからそこまでの距離ですから、自分たちでペンキを使ったって、せいぜいペンキ代が 50 万ぐらいですよ、50 万。あとエンジン関係は、どんなにエンジン関係も見積もっても、30 万あれば、エンジンかけて、合計で 80 万あれば、十分１年間の運航は賄えるはずなのに、何かしら１か月も上架と、それから今、180 万ぐらいの高額な修繕費がかかっています。それが２つ目です。

それから、清港会のことについてちょっと触れますと、清港会の局長はずっと天下りです。民間の金で清港会は運営しています。にもかかわらず、清港会の幹事は港湾局の庶務課長です。

その中で、ちょっとお聞きしたいんですけれども、私は分からんのは、公益法人でありながら、何で清港会はもうけているんですかね。理由は、誰もそんなこと今までしゃべることはいなかったと思うんですよ。何で清港会は、お金が 4,000 万あるんですよ、今。銀行預金が 4,000 万あるんですよ。何で清港会なるものは、4,000 万もある金を持つ必要があるのかと。4,000 万あったら、１年間ぐらい、私ども要らんから、もうこれを使うから、要するに要らないよと。これが普通の在り方だと思うんですよ。

4,000 万のほかに、31 年の事業計画書、32 年はお願いしましたけれども、まだ手元に持っていないんですよ。31 年の事業書を見ますと、新規の借入れは行う予定がありませんと。新規の事業をやる必要はありませんと。そうしたら、金は必要ないし、入れる必要もない。そうすると、4,000 万がずっと残っているわけです。何で公益法人でありながら、4,000 万の金をそこに置く必要があるのかと。4,000 万あるんだったら、これを使ってくださいと。こういうことで私どもは遠慮しますから、この金がありますから、予算は要りませんと。これが普通の民間の考え方なんですよ。それを今まで誰も言わなかったと。

それは言えなかったでしょう。それは、ちょっとここで言っていいかどうか分からんけれども、この裏には、ちょっと言えないんですけれども、●●●●と、それから●●●が●●●●●●●●●●●●の会長の名の下に、私のところから 250 万、４年間吸い取って、●●●●と●●は、私からも、要するに、清掃作業については口出すなと。おれたちがやるから口出すなと。こういう方法でずっと４年間やってきました。であれば、清掃なんかできるわけないんですよ。競争入札できるわけないんですよ。

一遍、ちょっと皆さん、小型の第一清港丸で行ってみてください、防波堤の外に。防波堤の外に行っているのはせいぜい月１～２回です。私どもも船舶代理店やら、横浜でやっていますけれども、川崎のＯＮ錨地を使っています。ほとんど川崎市の海の防波堤の外で一度も見たことがありません。

私、お願いしたいのは、やっぱり港湾法の 12 条によって、港湾管理者は、常時港湾区域内を良好な状況にしなきゃいかんという港湾法があるんです。それは、港湾法は罰則規定はありません。罰則規定がないから、私流に解釈すれば、これは罰則規定がないから、そういう地方自治体がやるものだという法律と私は解釈しています。であるがゆえに、川崎市はそれを理解してきちんとやらなきゃならないと思っています。そのためには、絶対今のやり方じゃなくて、競争入札してやっていただきたいと。

それから、私は 26 年に阿部市長にお願いして、全部清掃するようにしてくださいと、私の事故のことも絡んで。そのためにどうしたらいいかと、市長の部屋に行って１時間ばかり市長と話しました。そうしたら、船をつくってもいいよと。その代わり、固有名詞は使わんでくださいよと。市のほうで造船費用と、それに係る賃料を払ってくれればいいですよということで船を造りました。ところが、その年、市長選挙があって、今の福田さんに替わりました。福田さんは全然動いてくれません。私はお願いしたいのは、せっかく税金があるんですから、全港湾区域にわたってきちっと清掃していただきたいと。

最後ですけれども、何で私が防波堤の外を言いますと、川崎市は間違っていると。国の方針は、船の航行安全ということを第一に考えています。第２番目は、運河とかなんかを、環境問題をやるべしというふうに、日本の国の方針はそうです。川崎市は、こっちのほうに重きを置いて、こっちの一番大事な船舶の航路についてはほとんどやっていないと。怖いのは、そこの航路に、今、川崎は残念ながらコンビナートで、あるいは石油関係はもうほとんどありません。それから、観光業ももうほとんどありません。それから、輸送でもほとんどありません。ほとんどもう川崎から工場は完全になくなりました。

その中で一番必要なのは、大小なり入ってくる福島原発と、それから新潟柏崎火力の、原子力の発電所が一応なくなりましたので、川崎に日本で一番いい発電所が２基あるんですよ。それが全部ＬＰガスによって回っているわけなんです。それで運んでいる航路が川崎運河なんですよ。その運河が一番生命線というべき、川崎の船が入ってくる生命線のところの清掃が全く行われていないと。逆でしょうと。こっちなんかしなくて、こっちなんか、今、工場はごみなんか出しません。ごみを出したらすぐこうなりますから。それほど民間企業は海洋汚染防止に対しては非常に敏感です。だから、そういうことを含めまして、ぜひ港湾水域全般をやって、競争入札できちんとやっていただきたいと。

ちなみに横浜の市会議員から言われましたよ。おまえのところは何やっているんだと。川崎は防波堤の外をやっていないのかと。川崎のごみが横浜へ来るよと。横浜市はちゃんと税金を払ってきちんとやっているよと。川崎のごみを何でおれたちやらなきゃいかんのかという、市会議員からもそういうふうな話を何回も聞きました。私はお願いしたいのは、全区域にわたってまず清掃を行うことと、その体制を一応整えることと。それから競争入札は、清港会でなくて、税金の分を競争入札していただきたいと。手元に大阪の資料があると思いますけれども、大阪は物の見事に私と同じ意見が書いてあります。

以上、私は清掃に対するお願いする件です。

それから次……ＭＡＲＩＮＡ号ですね。ＭＡＲＩＮＡ号につきましては、私が知ったのは今年の２月 21 日です。東京の海上保安庁から、うちの３号岸壁に沈没船があるから、ちょっと行ってくれというお話がございまして、私は行きました。行ったのは、もう沈没船でなくて、今あそこに、３号岸壁にあるＭＡＲＩＮＡ号のことだったんです。聞いてみると、お宅さん、もう何か月前から泊まっていますよということを聞きました。

それで調べているうちに、これは国の事故調査委員会の資料を私、一応取り寄せました。私も平成 27 年に同じくスクラップ船を、自然発火によって動けなくなったので、私、川崎市からどかせどかせということで、もうしつこいような要求で私は船をどかしました。それにもかかわらず、あの船はあそこへ泊まっていると。

国の事故調査資料によりますと、完全なる船側のチョンボなんです。ということは、台風が来たら、必ずアンカーが２個ありますので、両方落とさなきゃいけないんです。大阪で事故がありましたけれども、大阪のときも失敗したんですが、今回も両方落とさなきゃならないのに、左舷側のアンカーが落ちなかったんです。落ちないということは、１本のアンカーしか、いかりしかないので、１本のいかりが、耐え切れないでばあんと日本鋼管の岸壁に当たったわけです。だから、これは完全なる船側の失敗です。船舶の管理が行き届いていないという証拠が示されたので、国からそれに対する指導が出ています。

それから、私のときは、港湾局からどかせどかせということで、もうぎゃんぎゃんぎゃんぎゃん言われました。移す気はないわけですよ、私は。28 年の４月１日から、もう総代理店の人の連絡はもうありませんし、もうどうしようもなかったわけです。にもかかわらず、川崎市はどかせどかせということを言われたんで、私の友達がたまたま中国大使館の経済担当公使をやっていましたので、私、行きました。

おまえらの船は、これは国にお願いしてみたんだけれども、でも、あなたたちの船が、中国の船が川崎市に泊まって、もう川崎市は大迷惑しているんだよと。何とか私の言うことに協力してくださいよと言って、私、何回も中国大使館に足を運びました。私の友達の経済担当公使が国の北京と連絡を取ってくれて、それから、そのとき協力してくれたのは、関東運輸局、海上保安庁、それから税関、これらの人たちが全部私に対して応援してくれたわけです。

それで、どうしたかというと、とても国で言っている修繕なんかできる、経済的にもできないし、それから物理的にもできないということで、国のほうから提案がありまして、要するにスクラップにせいと。要するに鉄くずにせいと。それだったら言ってくれと。そういう国との協議の中で一応スクラップにしました。船じゃなくて、スクラップということで売買しました。当然売買価格ゼロです。

でも、船の中に水が、汚水が 250 トン、それから油が 100 トン、それからいかりを落としていますので、いかりを上げなかったら船が動きませんので、いかりを上げて、それらのもろもろの費用で約 600 万ぐらいかかりましたので、川崎市、これくらいかかったから金をくれない

かと。それから川崎市は、●●なんかに出さないよと。係留したときに修繕した会社が出すんだよと。

私は、国に行って、Ｐ＆Ｉ保険を使えるよということで、国交省の海事局へ行って、Ｐ＆Ｉ保険について勉強して、その資料を●●●の当時●●だった●●に渡して、●●君からこの人に渡してと言ったら、数日後返事が返ってきて、川崎市はやらないよと、代執行をやらないよということが返ってきました。それで、Ｐ＆Ｉ保険も使えないと。

万難も尽きたのでいいよと、私がやるよと。会社にその費用を持たせるということは、それによって係船料も払っていませんので、そのとき 1,000 万ぐらいの営業損失になるんです。1,000 万以上の営業損失を貸借対照表を計上しますと。銀行は金を貸してくれません。だから、私は自分の財産を売り、借金して船をどかしました。

私、知りたいのは、何で現在ＭＡＲＩＮＡ号が２年間もほったらかしているのかと。私、分からないんですよ、全然。これを見ますと、30 年１月と４月に船主に撤去を要請したというふうに書いてありますけれども、どういうふうにしてきたのか。それは、川崎の港を仕切っていた連中の回答は、撤去のお願いをしましたよということは書いていないです。Ｐ＆Ｉ保険はやるけれども、船は本国にあるから連絡取れませんと。そういう返事を川崎の港の皆さんに報告しているわけです。Ｐ＆Ｉ保険なんか使えませんよ、全然、これ。だって、払っていませんからね。

もう一つ言いますと、外国船が日本に来る場合、関門を通過する場合、必ず国籍と保険と、Ｐ＆Ｉ保険を提示しなかったら日本の国へ入れません。だから、Ｐ＆Ｉ保険はそれほど重要なものなんですよ。だから、日本の国で何か事故があった場合は、必ずＰ＆Ｉ保険を使いなさいということになっているわけですよ。そのために関門を通過するとき、必ず国籍と保険を提示しなかったら、川崎には入れません。それについて川崎市は、港湾局の皆さんが説明するのは、本国に会社があるから連絡は取れていませんと。こんなの、うそのことを川崎市の皆さんが言ったらだめですよ、これ。保険はもう切れているわけですよ。

私もケミカルタンカーが何隻かありましたけれども、私の 49 のケミカルタンカーであっても、保険料は 20 億ですよ、賠償に対するあれは。だから、あれぐらいの船だったら 50 億ぐらい、私は入っていると思うんですよ。だから、川崎市はもともともう法も知らないし、私はできなかったことです。これからどうするのか。私のときの船と比較して、将来、これからどうするのか。これは、川崎市はもう明解に答えていただきたいし、それからもう一つ、今日の資料を見てびっくりしたんですけれども、事故船だから係船料をもらっていないと。こんなふざけたことはないでしょう、だって。

私のときは自然発火ですよ。消防署の見解は自然発火ですと。それでも、私は港湾局から出せ出せということで出しましたよ。今の船は自然発火じゃないでしょう。自分の船でしょう。自分の船に対して何で川崎市は係船料を取らないんですかね。これは税金ですよ。月 50 万ぐらいになると思うんですよ。そうすると、今まで２年間たつと約 1,000 万、川崎市は、事故だからということで、それは川崎市の条例には、事故の場合は払わんでもいいということになっているんですよ。でも、これは、この災害は災害じゃないんですよ。船のミスなんですよ。船のミスによって、一応着岸したことに対して、係船料を免除すると、税金を免除すると。

じゃ、私のときとどう違うんですかと。私のときはちゃんと取りましたよ。私の 28 年の６月と、これはやめたと言ったときから、川崎市は私に対して請求してきましたよ。片方は、自然災害であって保険料を払わされて、片一方は事故船で、自分たちのミスによって起こった事故に対して、川崎市は係船料を取らないと。こんなばかなことを市民として、はい、承知しましたとはできないでしょうって。その辺が分からないんですよ。

それから、これからどうするか、私は知りませんけれども、中国の船主は絶対やりません、動きません。というのは、これに要する費用は約 2,000 万以上かかるんですよ。今の傾きを直して、それから水を出して、それから解体ドックのところまで運ぶ費用と、それから保険料と、そして解体費用を入れますと 2,000 万を超えるんですよ。売っても 1,400～1,500 万しかならないんですよ。そうすると、膨大な赤字を出して中国の船主はやるということは絶対、私はないと思います。

加えて、日本の総代理店である、●●●●が日本の総代理店になっているんだけれども、日本の総代理店は、この船とは一切手を引きますよと。手を引きますということは、船主との接点がもうそれでないわけですよ。じゃ、川崎市は、じゃ、どこでやるんですかと。どこの接点でやるんですかと。それをきちんと示すべきだと思います。係船料と、それから今後のことについてきちんと工程表をつくって、市民の皆さんにも示すべきだと思います。

それは 100%、今の川崎市はできません。できたら、これは２年間ということは考えられませんよ。２年間、３号岸壁を使えないようにしたわけですから。荷主は荷物は預けていますから、保管料がかかります。そこを船は使えません。それから、船の荷役作業会社もできません。横持ちする業者もその桟橋はできません。そうすると、膨大な金が、川崎市は損害を被って、中には川崎を通り越して、よその港に行っていること、やにきいています。そうすると、川崎市は何をやっているんですかと。私はできないと思います。

これで終わります。あと１分だけしゃべりますと、私は、今のスクラップは割合ときれいなスクラップになっていますけれども、平成 27 年以前はもう泥の付くスクラップだったんですよ。要するに、ヘドロの混ざったようなスクラップだったんですよ。それで、ちょっとこれはまずいよと。私は環境省と経済産業省へ行きました。ちょっと集まってくれと。おまえたち、何考えているんだと。そのときは、まだそのスクラップ船は、川崎市も加勢を発行しました。千葉の市川にもスクラップで加勢しました。あっちこっち加勢しました。それで、これでいいのかねと、経済産業省と環境省に行きました。

先進国である日本がこんな泥のスクラップを輸入して、相手が今度はそれを、正直、だめだと―これで終わりますから。先進国がこんなに泥のスクラップをしていいのかねと、おまえら、考えろと言って、私、３回ぐらい経済産業省と環境省に行きました。それで、●●さんの言うとおりだねと。それで、今のようなきれいなスクラップに変えたわけです。それがたしか 29 年の６月１日の官報にそのことが載りました。

そういうことがありましたので、一日も早く３号岸壁から撤去できるようにお願いしたい。これが私のお願いの趣旨です。

それから、参考的にさっきもおっしゃったように、ここにあったように……。清掃船の航路がありますから、これは何かというと、１週間２日だけじゃだめなんですよ。それから、海上保安庁のホシとかあって、客観性を帯びるためにしっかりやってくれと。うちのほうで、ポイント、ポイント、ポイント、ポイントで絞った標を立てて、何の船が今通過しましたよと。そうすると、通過したときは分かるわけですよ。それでキャッチして、次はどこへ行ったと。次の船はここへ行ったと。全部そういう情報を取り寄せてこの表をつくったわけです。それは 50 万ぐらいかけて、１週間かけてそういう調査をやったわけで、この図を見ていると、ほとんどやっていません。清掃作業なんかほとんどやっていないです。

別紙４

関係職員の陳述録

１、港湾法上の海面清掃事業についてですが、海面清掃事業は、港湾管理者が行う業務として、「港湾区域及び港湾管理者の管理する港湾施設を良好な状態に維持すること」が港湾法に規定されていることから、各港の港湾管理者によって清掃船等を用いた海面清掃を行っています。

次に２、川崎港における海面清掃事業についてですが、(1)の目的は、先述のとおり、港内の環境保全及び船舶の航行安全を図ることを目的としています。

(2)の本事業の概要は、本市では、公益社団法人川崎清港会に業務を委託し、市が無償貸与した２隻の清掃船を使って、土日、祝日を除く平日、海面に浮遊する木片、じんかい等のごみの回収を行い、通報等があったときは、土日、祝日にかかわらず回収を行うこととしています。また、流出油事故が発生した場合は、油吸着マット等を使用した回収作業や航走によるかくはん作業を行っています。

市が貸与している清掃船等の仕様については資料の表に記載のとおりです。

次に、委託内容の詳細でございますが、アの港内清掃業務は、川崎港内の水域に浮遊する流木等を清掃作業船で収集除去するため、船舶の故障・点検、荒天、災害発生等により、船舶が運航できないやむを得ない事情があった場合を除き、祝日及び12月29日から１月３日までの期間を除く月曜日から金曜日の間、清掃作業船ごとに１日午前と午後各１回以上行うこととしています。また、この間によらず、ごみの回収が必要な場合は、本市の指示で土日、祝日においても行わせることができるものとしています。

資料８ページには、参考資料として作業風景をお示ししてございます。

次に、イの廃棄物の処分の流れは、①収集した流木等を一般廃棄物と産業廃棄物に分別、②分別した流木等は発注者が指定した場所に保管、③一般廃棄物は発注者が収集運搬を委託した専門業者が収集に来るまで責任を持って保管し、積込みの際に行う計量に立会い、④一般廃棄物以外については年度末まで適切に保管し、発注者へ処分依頼でございます。

ウの油回収処理業務は、流出油事故防除対策として、受注者は油処理用吸着マット等の油防除資機材を常備し、流出油事故により発注者から出動要請があった場合は、流出油の回収などの防除措置を講じることとしています。また、流出油事故に備え、平常から十分研究し、事故を想定した訓練によって各資機材の取扱いを習熟することなどを求めています。

エの環境美化業務は、年１回以上、船舶待合所周辺の環境美化作業を行い、生活環境の保全及び公衆衛生、環境美化の向上を図ることとしています。

(3)の作業区域についてですが、５ページの図面のとおり、川崎港の港湾区域全域を対象としており、防波堤の内側、外側を問わず、清掃業務を行っています。川崎港の港湾区域は3,298ヘクタールと広大であるとともに、多数の運河を抱えているため、効率的・効果的に海面清掃事業を行うべく、浮遊ごみが集まりやすい防波堤内や多摩川河口等の海域を重点的に巡回しながら、海面に浮遊するごみの回収を行っています。さらに、防波堤の内側、外側問わず、港湾局の巡視艇、関係機関等と連携することで対応しており、通報や要請を受けたときは速やかに回収作業を行っています。

なお、本市が契約仕様上、防波堤の中を重点的に行う区域と規定する理由は、これまで浮遊ごみがあった多く集まる場所や、臨海部の民間企業等から浮遊ごみ回収の要請・通報を受ける場所が防波堤内側区域の運河等に集中しており、広い区域で業務を行う上で、この区域での回収に重点を置くことが最も効率かつ効果的であるためです。

(4)の本市所有の清掃船についてですが、本市は海面清掃業務を効率よく行えるよう、２隻の清掃船を所有し、おのおのの特徴を使い分けることにより、効率よく海面の浮遊物回収などを行えるようにし、維持管理を行っています。なお、船舶の維持に必要な維持補修に係る契約は、川崎市契約規則第24条の２に規定する随意契約によることができる場合の限度額に該当するものを除き、競争入札により適正に契約を行っています。

(5)の海面清掃業務の委託先と契約方式についてですが、委託先は公益社団法人川崎清港会、契約方式は地方自治法施行令第167条の２第１項第２号に基づき特命随意契約で行っております。

(6)の随意契約理由ですが、川崎清港会は、川崎港における漂流物、廃船、その他船舶航行に支障を及ぼすおそれのあるものの除去及び清掃、流出油等の回収、廃棄物の投げ捨てや海水面の汚濁等を未然に防止するための啓発活動を行い、航行船舶の安全並びに港内水域の環境浄化を図るなど、川崎港の清掃美化及び公衆衛生の向上に資することを目的として、昭和39年12月に設立された公益法人であり、この趣旨に賛同した川崎港に立地する企業等152団体の会費等で運営されています。

また、国や企業などで構成する「川崎管内排出油等防除協議会」の会員でもあり、所管海上保安署、消防署等との連携、オイルフェンス・吸着マットの備蓄もあり、油や有害液体物質等の海上流出事故に際しても迅速な対応が可能です。さらに、清掃作業に従事する船員は、じんかいや流木などを収集するための操船や回収・けん引作業、清掃船に附属する専用のじんかい収集装置や油回収装置の独特で複雑な操作も熟知しており、地域の気象、海象、港湾区域の地理的条件にも精通していることから効率的な作業が実施できます。特にごみの回収場所は一様でないことから、風向き等を勘案して場所を特定し、すばやく漂流物を回収することが船舶の航行の安全を確保するために不可欠でありますが、それを円滑に実施するには何よりも長年培ってきた経験が重要と考えています。加えて、港内全体の良好な海洋環境の保全は港湾管理者の業務であることから、市が委託する仕様内容だけでなく、海上保安部や会員企業からの直接の要請に応じることによって初めて確保できるものであり、その業務を担えるのは清港会をおいてほかにありません。港湾法に規定される港湾管理者の業務である本事業においては、蓄積した知識と豊富な経験に基づく効果的な作業計画を立案し、良好な海面清掃を実践してきた実績に加え、高い遵法精神が必要不可欠であることから、当該法人あて地方自治法施行令第167条の２第１項第２号により随意契約とするものです。

(7)予定価格の設定ですが、予定価格は、本市が所定する積算方法によって設計価格を算出して適正な金額になるようにしています。

また、特命随意契約先である川崎清港会は公益社団法人であり、営利を目的としていないため、収支報告書を提出させ、本事業が適切に行われていることを確認しております。

次に３、契約先である公益社団法人川崎清港会についてですが、(1)の設立目的は、この法人は、漂流物の除去及び環境保全の啓発等を行うことにより、海水面を良好な状態に維持し、もって船舶の航行安全、公衆衛生及び環境保全の向上に寄与することを目的としています。

(2)の法人の概要については表に記載のとおりでございます。

(3)のこの法人の沿革ですが、昭和24年５月、関係官庁、業界有志等で「財団法人横浜川崎清港会」が設立されました。昭和39年４月、川崎港利用140社等の協力により、川崎港区域を独立させ、「川崎清港会」を設立することを決定し、同年12月、「社団法人川崎清港会」を設立し、平成25年４月、「公益社団法人川崎清港会」に移行しました。

(4)の事業内容ですが、アの海面清掃事業は本市からの受託事業でございます。

イの環境保全の啓発事業は清港会の自主事業でございますが、７月の「海の月間」や８月の「清港会独自キャンペーン」、10月の「川崎みなと祭り」などに参加して環境保全の啓発に努めるとともに、港見学会の一環として施設や活動内容を紹介しています。

(5)の補助金等について、川崎清港会に対して本市から補助金等の交付はありません。

最後に４、まとめですが、これまで説明しましたとおり、海面清掃事業については、港湾法、地方自治法、川崎市契約規則等の法令に従うとともに、本市の事業目的に沿って、事業の効果・効率性を踏まえた契約内容により適正な手続を経て、適切な者と適正価格で契約を締結するよう留意した上で行っているものであり、請求者の主張する地方自治法第242条第１項でいう「違法・不当な財務会計上の行為又は財務に関する怠る事実」はないものと考えております。

別紙５

海面清掃に係る法令等（本件措置請求に関連する部分のみ）

１　**港湾法**（昭和 25 年法律第 218 号）

（業務）

第 12 条　港務局は、次の業務を行う。

二　港湾区域及び港務局の管理する港湾施設を良好な状態に維持すること（港湾区域内における漂流物、廃船その他船舶航行に支障を及ぼすおそれがある物の除去及び港湾区域内の水域の清掃その他の汚染の防除を含む。）。

２　**地方自治法**（昭和 22 年法律第 67 号）

（契約の締結）

第 234 条　売買、貸借、請負その他の契約は、一般競争入札、指名競争入札、随意契約又はせり売りの方法により締結するものとする。

２　前項の指名競争入札、随意契約又はせり売りは、政令で定める場合に該当するときに限り、これによることができる。

３　**地方自治法施行令**（昭和 22 年政令第 16 号）

（随意契約）

第 167 条の２　地方自治法第 234 条第２項の規定により随意契約によることができる場合は、次に掲げる場合とする。

１　売買、貸借、請負その他の契約でその予定価格（貸借の契約にあつては、予定賃貸借料の年額又は総額）が別表第五上欄に掲げる契約の種類に応じ同表下欄に定める額の範囲内において普通地方公共団体の規則で定める額を超えないものをするとき。

２　不動産の買入れ又は借入れ、普通地方公共団体が必要とする物品の製造、修理、加工又は納入に使用させるため必要な物品の売払いその他の契約でその性質又は目的が競争入札に適しないものをするとき。

４　**川崎市契約規則**（昭和 39 年規則第 28 号）

（随意契約によることができる場合の限度額）

第 24 条の２　令第 167 条の２第１項第１号の規定により随意契約によることができる場合の額は、次の各号に掲げる契約の種類に応じ、当該各号に定める額の範囲内とする。

（１）　工事又は製造の請負　2,500,000 円

５　**川崎市特定物品等契約事務取扱要綱**

（定義）

第２条　この要綱において、次の各号に掲げる用語の意義は、当該各号に定めるところによる。

（４）修繕　３００，０００円以下で行う物品並びに船舶及び航空機の軽易な修理をいう。

（契約方法及び契約の相手方）

第３条 局長が前条第２号から第５号までの契約事務を執行するときは、契約方法は、すべて随意契約（１者による特命随意契約を可とする。）とする。

２川監公第20号
令和２年11月２日

川崎市職員措置請求について（公表）

令和２年９月８日付けをもって受理した標記の請求について、地方自治法（昭和22年法律第67号）第242条第５項の規定に基づき監査を実施しましたので、請求人に対する通知文を別紙のとおり公表します。

川崎市監査委員　寺　岡　章　二
同　植　村　京　子
同　嶋　崎　嘉　夫
同　沼　沢　和　明

（別紙）

２川監第５５５号
令和２年１１月２日

佐久間　吾一　様

川崎市監査委員　寺　岡　章　二
同　植　村　京　子
同　嶋　崎　嘉　夫
同　沼　沢　和　明

川崎市職員措置請求について（通知）

令和２年９月８日付けをもって受理した標記の請求について、地方自治法（昭和２２年法律第６７号）第２４２条第５項の規定に基づき監査を実施しましたので、その結果を次のとおり通知します。

監査の結果

第１　請求の受付

１　請求の内容

本件措置請求は、別紙１（事実証明書は添付省略）のとおり、事故により川崎港千鳥町３号係船桟橋に係留されているＭＡＲＩＮＡ号（以下「放置艇」という。）を長期にわたり係留させていること及び係留に係る施設使用料を徴収していないことについて、財産の管理を怠る事実があることから、放置艇の離岸請求を行うこと及び施設使用料の未徴収額を損害と認め、市長に請求することを求めていると解される。

２　請求の受理

本件措置請求については、所定の要件を具備しているものと認められたことから、令和２年９月８日付けでこれを受理し、監査対象局を港湾局とした。

第２　監査の実施

１　請求人の陳述

監査の実施に当たり、地方自治法（昭和22年法律第67号。以下「法」という。）第242条第７項の規定に基づき、令和２年10月８日、請求人から陳述の聴取を行った。この際、同条第８項の規定に基づく港湾局の関係職員（以下「関係職員」という。）の立会いがあった。

請求人が本件措置請求の要旨を補足した内容は、おおむね別紙２のとおりである。

なお、別紙２には、陳述を同時に行った海面清掃に関する監査結果（令和２年11月２日付け２川監第554号）の内容を含む。

２　関係職員の陳述

法第242条第８項の規定に基づき、令和２年10月８日、関係職員から陳述の聴取を行った。関係職員からは、「職員措置請求に対する市の考え方」（添付省略）の提出があった。この際、同項の規定に基づく請求人の立会いがあった。

関係職員が説明した内容は、おおむね別紙３のとおりである。

３　監査対象事項

川崎市職員措置請求書並びに請求人及び関係職員の陳述内容を勘案し、本件請求に係る係船料の未収及び放置艇が係留されていることが、違法又は不当に財産の管理を怠る事実に該当するといえるかを監査対象事項とした。

第３　監査の結果

１　事実関係の確認等

請求人の陳述、関係職員の陳述及び関係書類の調査等の結果、次のような事実関係を確認した。

（１）放置艇が係留されている経緯について

放置艇は、平成30年台風24号の強風により、平成30年10月１日午前１時47分ごろ川崎区扇島の護岸に衝突、自力航行が不能となった。事故発生数日後には更に台風が接近するという予報があったことから、放置艇を放置することによる二次災害を防止するため、もともと10月３日から４日にかけて係留が予定されていた千鳥町３号係船桟橋に、市は施設使用料を免除の上、緊急避難のための係留を認め、10月２日午後３時15分から同桟橋への係留が開始された。

しかしながら、緊急避難として認めた期限の10月12日を過ぎた後も船舶所有者から放置艇の処理方針についての回答が得られなかったことから、係留許可を継続することができず不法係留の状態となっている。

放置艇は、事故により右舷船尾部、船底部を損傷し、船内に海水が浸水したが、千鳥町３号係船桟橋にえい航される前に船体の点検及び補修が行われており、現在も船尾側に海水が浸水した状態であることから船首側が浮くような状態で係留されている。損傷個所から再び浸水を招く状態ではなく、状況については港湾局職員が巡回し、監視を行っている。

（２）放置艇の撤去に向けた対応等

放置艇について、市は当初、船舶所有者である船会社の日本国内の総代理店を通じ、放置艇の早期撤去について、船舶所有者と交渉をしており、平成31年１月及び３月に撤去命令書を送付したとしている。

また、船舶所有者と保険会社との間においても船体の撤去についての調整が行われており、一時は保険会社から船体を撤去する業者が決定し、船舶所有者と撤去に係る契約を締結する準備が整ったとの報告は受けたものの、最終的な合意には至らず、現在まで千鳥町３号係船桟橋に係留されたままとなっている。

協議内容や方法については、交渉への影響が及ぶ懸念から公にできないとしており、また、船舶所有者が中国の船会社であることから交渉に時間を要しているが、このことは川崎港の事業者団体から放置艇の早期撤去に向けた要望書に対する回答においても言及されており、他港の事例においても解決まで数年を要していることなどから、同団体の会員各社からはおおむね理解を得ているとしている。

また、千鳥町３号係船桟橋は放置艇の係留により190メートルのうち、120メートル分が使用できない状況となっているが、隣接する千鳥町４号係船岸壁は延長が220メートルあり、千鳥町３号係船桟橋の利用可能な70メートル分と併せて利用することにより、不法係留による影響を最小限としているとのことであった。

（３）係船岸壁等使用料の未徴収について

川崎市港湾施設条例（昭和22年条例第33号）第13条により、係船岸壁、桟橋及び物揚場の使用料は、係留12時間までは総トン数１トンまでごとに10円５銭、初めの12時間を超える係留時間は、総トン数１トンまでごとに係留12時間までごとに６円70銭と規定されている。

平成30年10月２日から12日までの間は、川崎市港湾施設条例第14条、川崎市港湾施設規則（昭和32年規則第31号）第４条の３第１項第４号及び配船班における係船岸壁使用料の免除指針に定める「海難を避けるための緊急避難により着岸したとき」に該当し、使用料を免除した。

平成30年10月13日以降は、放置艇については使用許可をしておらず、不法係留の状態となっていることから、現時点において施設使用料は発生していないので、船舶所有者に請求を行っていないが、使用料相当額の債権発生の可能性について市は認識しており、使用料相当額を請求するか否か、請求時期、方法等については、船舶所有者との交渉を行いながら検討するとしている。

２　監査委員の判断

請求人は、放置艇が千鳥町３号係船桟橋に係留されていることにより港湾機能を失っており早期に離岸請求をすべきこと、また係留されている間の施設使用料を請求すべきであるとしている。

以下、これらのことが、違法又は不当に財産の管理を怠る事実に該当するかについて検討する。

（１）放置艇への対応

前記第３の１（２）記載のとおり、市は、平成30年10月以降、船舶所有者である船会社の日本国内の総代理店を通じ、放置艇の早期撤去について、船舶所有者と交渉を続け、平成31年１月及び３月には撤去命令書を送付し、保険会社への情報収集等の対応を行っているほか、この間の協議の方法や内容は明らかにできないものの、船舶所有者を含む関係者と船体の自主撤去に向けた協議を行っているとしている。

これらによれば、平成30年10月13日以降、放置艇が不法係留の状態になっていることは認められるものの、市は、現在に至るまで、当該船舶所有者と船舶の撤去に向けた交渉や協議を続けているものであり、一件記録を精査しても、不当に財産の管理を怠っていると認めるに足りる証拠はない。

（２）係船岸壁使用料の未徴収について

前記第３の１（３）記載のとおり、市は、放置艇について、平成30年10月２日か

ら 12 日まで千鳥町３号係船桟橋への使用許可を行い、この間の使用料は免除としたものの、同月 13 日以降は使用許可をしていないため、同日以降、放置艇は不法係留状態となっている。

そのため、市には、当該放置艇について使用料相当額の債権が発生している状態にあるとしているが、前記第３の２（１）記載のとおり、市は、この点を含め、船舶所有者と協議を継続しているものと認められる。

したがって、市は、当該船舶所有者と船舶撤去の交渉や協議を続ける中で、使用料相当損害金を含めた検討をしているものといえ、その他、不当に財産の管理を怠っていると認めるに足りる証拠はない。

（３）結論

以上のとおり、放置艇の離岸請求及び係船に係る施設使用料の未徴収について、市の対応が不当に財産の管理を怠る事実に該当するとはいえず、請求人の上記主張はいずれも採用できない。

よって、本件措置請求はこれを棄却する。

4

別紙１

川崎市職員措置請求書

令和２年９月８日

川崎市監査委員　殿

住所　川崎市幸区南加瀬２丁目５－２８
職業　会社員
氏名　佐久間　吾一

ＭＡＲＩＮＡ号の離岸請求と係船料未収入について

１　離岸について

ＭＡＲＩＮＡ号は、平成 30 年 10 月２日市営３号岸壁に事故により着岸した。

（台風による事故となっていますが、他の船の事故は一切ありません。船の安全管理に問題があるものとおもいます。）

市営岸壁３号は 100％スクラップ輸出専用として使われて来たため 20 ヶ月の長期に亘り、港湾機能を失った、至急離岸する様要請します。

２　係船は未収入です。

市条例は「係留施設使用許可申請書」を提出した●●●●の裁判を行っています。

請求書

川崎市

市長　福田紀彦　様

1　科目　係船料

2　金額　平成31年４月１日～平成32年３月31日まで

¥6,000,000

内訳

・１日　24時間×30日＝720時間

・１時間当たり６円70銭＝4,824円

・4,824円×1,047トン＝¥505,728

・505,728×12ヶ月＝¥6,000,000

別紙２

請求人の陳述録

監査請求に至った一番の原因は、30年以上にもわたって何で川崎市が随意契約のままでやっているのかと。この件で、２つ目は、それによって防波堤の外はほとんどやっていないと。にもかかわらず、川崎市は全港湾区域にわたって税金を払っています。

それで、私がこの件でちょっと気がつきましたのは、平成26年12月24日に、私の船が漁網に絡みまして動けなくなりました。いろいろ調べているうちに、川崎市が30年にもわたって随意契約でやっていると。競争入札をやっていないと。それから、さっき申し上げたように、防波堤の外はやっていないということが気がつきましたので、一応調べました。何で競争入札ができないのかと調べましたら、できるんですよ。これは地方税法第167条の２の２または会計法29条の３、これによって競争入札が可能であるということが分かりました。

ちなみに、29年に弁護士と一応海面清掃について調査しました。調査した中で、弁護士は、大阪市の資料を持ってきました。大阪市は、皆さん、お手元にいっていると思いますけれども、大阪市の公報を調べました。大阪市は何で競争入札しないのか、その理由もちゃんと書いてあります。その結果、大阪市は随意契約をやっていません。競争入札をやっています。競争入札は、清港会もやっているし、清港会も事業を取っているし、清港会以外のやつも、今の民間の人も取っている例がここにあります。必ずしも清港会が取っているということはございません。大阪市は全部競争入札で行っています。

それで、川崎市の一番問題点は、30年間にわたって何で競争入札しないのか。私は疑問に思いまして、あるとき、市会議員に聞きました。清港会150社に対して、一応戦争するのかということを言われました。今、川崎市議会で立っている人です。私は答えましたよ。私一人で、バックには150万の味方がいますよと。私は清港会を競争入札してくれとは一切も言っていません。清港会のやっている税金に対して、これは大阪と同じ考えです。大阪も清港会と別に、税金の分だけ競争入札をやっています。川崎市も競争入札が、清港会、皆さん関係しているんです。清港会と全く関係ないんです。清港会が行っている海面清掃の税金相当分だけを、それから税金を払っている分を競争入札をすべしというのが私の考えです。

清港会は、それ以外の業務もいろいろされています。要するに、それ以外はドックに上がったとき、どこかの草むしりしたり何かしているような、写真は私も見ましたけれども、本来は清掃業務に専念すべきだと思います。

それからもう一つ、費用は、さっきおっしゃったように、本来であれば、予算は港湾経費を全部出してやるべしという、予算はなっているわけです。半年間やっているのであれば、いわゆる予算は半分でいいはずなんですよ。実際半分以上、これは後で、私どもが１週間かけて清掃船の痕跡を追った記録がございます。ほとんどやっていませんね、これ、これを見ていると。防波堤の中でもやっていません。１日の時間は大体３時間もいっていないんですよ。それほど仕事はしていません。

それから加えて、船の修理するための費用並びに上架する時間、これは、我々民間人としてはもう想像もできない長さなんですよ。あのちっちゃい４トン800の木造船が何で１か月もドックに上げておかなきゃいけないのかと。ドックに上がっていれば、ドックの使用料を払わなきゃいかんです。これは木造船です、48トンという。後で載せますけれども、穴開いています。30年の何月だか知りませんけれども、木造の下から穴が開いています。この船を何で１か月もドックに入れているのか。我々にはもう想像がつかないわけですよ。

一番ひどい例は、29年の11月、２隻ある船が両方ドックに上がっているわけです。それで、１か月間丸々清掃を行っていないと。これはどういうことなのと。それらは民間でしたら、ドックに上がったら、必ずその間、代替船を用意します、ドックに上がっていれば。これが普通の民間事業の在り方ですよ。それが税金で仕事をちょうだいしている以上は、穴を開けるわけにいきませんから、必ずその間、それ相応の船を用意します。でも、川崎市に聞いたら、川崎市は代替の船を用意する必要はありませんと。

それから、費用も１社に固まっています。ある船に全部偏っています。それがずっと何年かも。それの会社は、民間会社は行きません。何で行かなかったか、高いから行かないんですよ。

それから、要するに１か月も何でドックに入っちゃうのかと。普通だったら、最低４日ですよ。上架して、それで乾燥して、それから翌日の午後からペンキ塗りして、翌日乾かして、それで出すと。普通だったら、私はケミカルタンカーを７隻一応持っていました。私の場合なん

かは、オペレーターのほうは１週間しかかかりませんよ。定期検査でエンジンを全部ばらして、それで１週間しかくれません。だけれども、川崎市は何か知らんけれども、１か月も使っています。私は想像がつかないんですよ。

特に木造船なんていうのは、自分たちでペンキを塗ればいいんですから。私もうちのときは塗りましたよ。木造なんか、ここからそこまでの距離ですから、自分たちでペンキを使ったって、せいぜいペンキ代が 50 万ぐらいですよ、50 万。あとエンジン関係は、どんなにエンジン関係も見積もっても、30 万あれば、エンジンかけて、合計で 80 万あれば、十分１年間の運航は賄えるはずなのに、何かしら１か月も上架と、それから今、180 万ぐらいの高額な修繕費がかかっています。それが２つ目です。

それから、清港会のことについてちょっと触れますと、清港会の局長はずっと天下りです。民間の金で清港会は運営しています。にもかかわらず、清港会の幹事は港湾局の庶務課長です。

その中で、ちょっとお聞きしたいんですけれども、私は分からんのは、公益法人でありながら、何で清港会はもうけているんですかね。理由は、誰もそんなこと今までしゃべることはいなかったと思うんですよ。何で清港会は、お金が 4,000 万あるんですよ、今。銀行預金が 4,000 万あるんですよ。何で清港会なるものは、4,000 万もある金を持つ必要があるのかと。4,000 万あったら、１年間ぐらい、私ども要らんから、もうこれを使うから、要するに要らないよと。これが普通の在り方だと思うんですよ。

4,000 万のほかに、31 年の事業計画書、32 年はお願いしましたけれども、まだ手元に持っていないんですよ。31 年の事業書を見ますと、新規の借入れは行う予定がありませんと。新規の事業をやる必要はありませんと。そうしたら、金は必要ないし、入れる必要もない。そうすると、4,000 万がずっと残っているわけです。何で公益法人でありながら、4,000 万の金をそこに置く必要があるのかと。4,000 万あるんだったら、これを使ってくださいと。こういうことで私どもは遠慮しますから、この金がありますから、予算は要りませんと。これが普通の民間の考え方なんですよ。それを今まで誰も言わなかったと。

それは言えなかったでしょう。それは、ちょっとここで言っていいかどうか分からんけれども、この裏には、ちょっと言えないんですけれども、●●●●と、それから●●●が●●●●●●●●●●●●の会長の名の下に、私のところから 250 万、４年間吸い取って、●●●●と●●は、私からも、要するに、清掃作業については口出すなと。おれたちがやるから口出すなと。こういう方法でずっと４年間やってきました。であれば、清掃なんかできるわけないんですよ。競争入札できるわけないんですよ。

一遍、ちょっと皆さん、小型の第一清港丸で行ってみてください、防波堤の外に。防波堤の外に行っているのはせいぜい月１～２回です。私どもも船舶代理店やら、横浜でやっていますけれども、川崎のＯＮ錨地を使っています。ほとんど川崎市の海の防波堤の外で一度も見たことがありません。

私、お願いしたいのは、やっぱり港湾法の 12 条によって、港湾管理者は、常時港湾区域内を良好な状況にしなきゃいかんという港湾法があるんです。それは、港湾法は罰則規定はありません。罰則規定がないから、私流に解釈すれば、これは罰則規定がないから、そういう地方自治体がやるものだという法律と私は解釈しています。であるがゆえに、川崎市はそれを理解してきちんとやらなきゃならないと思っています。そのためには、絶対今のやり方じゃなくて、競争入札してやっていただきたいと。

それから、私は 26 年に阿部市長にお願いして、全部清掃するようにしてくださいと、私の事故のことも絡んで。そのためにどうしたらいいかと、市長の部屋に行って１時間ばかり市長と話しました。そうしたら、船をつくってもいいよと。その代わり、固有名詞は使わんでくださいよと。市のほうで造船費用と、それに係る賃料を払ってくれればいいですよということで船を造りました。ところが、その年、市長選挙があって、今の福田さんに替わりました。福田さんは全然動いてくれません。私はお願いしたいのは、せっかく税金があるんですから、全港湾区域にわたってきちっと清掃していただきたいと。

最後ですけれども、何で私が防波堤の外を言いますと、川崎市は間違っていると。国の方針は、船の航行安全ということを第一に考えています。第２番目は、運河とかなんかを、環境問題をやるべしというふうに、日本の国の方針はそうです。川崎市は、こっちのほうに重きを置いて、こっちの一番大事な船舶の航路についてはほとんどやっていないと。怖いのは、そこの航路に、今、川崎は残念ながらコンビナートで、あるいは石油関係はもうほとんどありません。それから、観光業ももうほとんどありません。それから、輸送でもほとんどありません。ほとんどもう川崎から工場は完全になくなりました。

その中で一番必要なのは、大小なり入ってくる福島原発と、それから新潟柏崎火力の、原子力の発電所が一応なくなりましたので、川崎に日本で一番いい発電所が２基あるんですよ。それが全部ＬＰガスによって回っているわけなんです。それで運んでいる航路が川崎運河なんですよ。その運河が一番生命線というべき、川崎の船が入ってくる生命線のところの清掃が全く行われていないと。逆でしょうと。こっちなんかしなくて、こっちなんか、今、工場はごみなんか出しません。ごみを出したらすぐこうなりますから。それほど民間企業は海洋汚染防止に対しては非常に敏感です。だから、そういうことを含めまして、ぜひ港湾水域全般をやって、競争入札できちんとやっていただきたいと。

ちなみに横浜の市会議員から言われましたよ。おまえのところは何やっているんだと。川崎は防波堤の外をやっていないのかと。川崎のごみが横浜へ来るよと。横浜市はちゃんと税金を払ってきちんとやっているよと。川崎のごみを何でおれたちやらなきゃいかんのかという、市会議員からもそういうふうな話を何回も聞きました。私はお願いしたいのは、全区域にわたってまず清掃を行うことと、その体制を一応整えることと。それから競争入札は、清港会でなくて、税金の分を競争入札していただきたいと。手元に大阪の資料があると思いますけれども、大阪は物の見事に私と同じ意見が書いてあります。

以上、私は清掃に対するお願いする件です。

それから次……ＭＡＲＩＮＡ号ですね。ＭＡＲＩＮＡ号につきましては、私が知ったのは今年の２月 21 日です。東京の海上保安庁から、うちの３号岸壁に沈没船があるから、ちょっと行ってくれというお話がございまして、私は行きました。行ったのは、もう沈没船でなくて、今あそこに、３号岸壁にあるＭＡＲＩＮＡ号のことだったんです。聞いてみると、お宅さん、もう何か月前から泊まっていますよということを聞きました。

それで調べているうちに、これは国の事故調査委員会の資料を私、一応取り寄せました。私も平成 27 年に同じくスクラップ船を、自然発火によって動けなくなったので、私、川崎市からどかせどかせということで、もうしつこいような要求で私は船をどかしました。それにもかかわらず、あの船はあそこへ泊まっていると。

国の事故調査資料によりますと、完全なる船側のチョンボなんです。ということは、台風が来たら、必ずアンカーが２個ありますので、両方落とさなきゃいけないんです。大阪で事故がありましたけれども、大阪のときも失敗したんですが、今回も両方落とさなきゃならないのに、左舷側のアンカーが落ちなかったんです。落ちないということは、１本のアンカーしか、いかりしかないので、１本のいかりが、耐え切れないでばあんと日本鋼管の岸壁に当たったわけです。だから、これは完全なる船側の失敗です。船舶の管理が行き届いていないという証拠が示されたので、国からそれに対する指導が出ています。

それから、私のときは、港湾局からどかせどかせということで、もうぎゃんぎゃんぎゃんぎゃん言われました。移す気はないわけですよ、私は。28 年の４月１日から、もう総代理店の人の連絡はもうありませんし、もうどうしようもなかったわけです。にもかかわらず、川崎市はどかせどかせということを言われたんで、私の友達がたまたま中国大使館の経済担当公使をやっていましたので、私、行きました。

おまえらの船は、これは国にお願いしてみたんだけれども、でも、あなたたちの船が、中国の船が川崎市に泊まって、もう川崎市は大迷惑しているんだよと。何とか私の言うことに協力してくださいよと言って、私、何回も中国大使館に足を運びました。私の友達の経済担当公使が国の北京と連絡を取ってくれて、それから、そのとき協力してくれたのは、関東運輸局、海上保安庁、それから税関、これらの人たちが全部私に対して応援してくれたわけです。

それで、どうしたかというと、とても国で言っている修繕なんかできる、経済的にもできないし、それから物理的にもできないということで、国のほうから提案がありまして、要するにスクラップにせいと。要するに鉄くずにせいと。それだったら言ってくれと。そういう国との協議の中で一応スクラップにしました。船じゃなくて、スクラップということで売買しました。当然売買価格ゼロです。

でも、船の中に水が、汚水が 250 トン、それから油が 100 トン、それからいかりを落としていますので、いかりを上げなかったら船が動きませんので、いかりを上げて、それらのもろもろの費用で約 600 万ぐらいかかりましたので、川崎市、これくらいかかったから金をくれない

かと。それから川崎市は、●●なんかに出さないよと。係留したときに修繕した会社が出すんだよと。

私は、国に行って、Ｐ＆Ｉ保険を使えるよということで、国交省の海事局へ行って、Ｐ＆Ｉ保険について勉強して、その資料を●●●の当時●●だった●●に渡して、●●君からこの人に渡してと言ったら、数日後返事が返ってきて、川崎市はやらないよと、代執行をやらないよということが返ってきました。それで、Ｐ＆Ｉ保険も使えないと。

万難も尽きたのでいいよと、私がやるよと。会社にその費用を持たせるということは、それによって係船料も払っていませんので、そのとき 1,000 万ぐらいの営業損失になるんです。1,000 万以上の営業損失を貸借対照表を計上しますと。銀行は金を貸してくれません。だから、私は自分の財産を売り、借金して船をどかしました。

私、知りたいのは、何で現在ＭＡＲＩＮＡ号が２年間もほったらかしているのかと。私、分からないんですよ、全然。これを見ますと、30 年１月と４月に船主に撤去を要請したというふうに書いてありますけれども、どういうふうにしてきたのか。それは、川崎の港を仕切っていた連中の回答は、撤去のお願いをしましたよということは書いていないです。Ｐ＆Ｉ保険はやるけれども、船は本国にあるから連絡取れませんと。そういう返事を川崎の港の皆さんに報告しているわけです。Ｐ＆Ｉ保険なんか使えませんよ、全然、これ。だって、払っていませんからね。

もう一つ言いますと、外国船が日本に来る場合、関門を通過する場合、必ず国籍と保険と、Ｐ＆Ｉ保険を提示しなかったら日本の国へ入れません。だから、Ｐ＆Ｉ保険はそれほど重要なものなんですよ。だから、日本の国で何か事故があった場合は、必ずＰ＆Ｉ保険を使いなさいということになっているわけですよ。そのために関門を通過するとき、必ず国籍と保険を提示しなかったら、川崎には入れません。それについて川崎市は、港湾局の皆さんが説明するのは、本国に会社があるから連絡は取れていませんと。こんなの、うそのことを川崎市の皆さんが言ったらだめですよ、これ。保険はもう切れているわけですよ。

私もケミカルタンカーが何隻かありましたけれども、私の 49 のケミカルタンカーであっても、保険料は 20 億ですよ、賠償に対するあれは。だから、あれぐらいの船だったら 50 億ぐらい、私は入っていると思うんですよ。だから、川崎市はもともともう法も知らないし、私はできなかったことです。これからどうするのか。私のときの船と比較して、将来、これからどうするのか。これは、川崎市はもう明解に答えていただきたいし、それからもう一つ、今日の資料を見てびっくりしたんですけれども、事故船だから係船料をもらっていないと。こんなふざけたことはないでしょう、だって。

私のときは自然発火ですよ。消防署の見解は自然発火ですと。それでも、私は港湾局から出せ出せということで出しましたよ。今の船は自然発火じゃないでしょう。自分の船でしょう。自分の船に対して何で川崎市は係船料を取らないんですかね。これは税金ですよ。月 50 万ぐらいになると思うんですよ。そうすると、今まで２年間たつと約 1,000 万、川崎市は、事故だからということで、それは川崎市の条例には、事故の場合は払わんでもいいということになっているんですよ。でも、これは、この災害は災害じゃないんですよ。船のミスなんですよ。船のミスによって、一応着岸したことに対して、係船料を免除すると、税金を免除すると。

じゃ、私のときとどう違うんですかと。私のときはちゃんと取りましたよ。私の 28 年の６月と、これはやめたと言ったときから、川崎市は私に対して請求してきましたよ。片方は、自然災害であって保険料を払わされて、片一方は事故船で、自分たちのミスによって起こった事故に対して、川崎市は係船料を取らないと。こんなばかなことを市民として、はい、承知しましたとはできないでしょうって。その辺が分からないんですよ。

それから、これからどうするか、私は知りませんけれども、中国の船主は絶対やりません、動きません。というのは、これに要する費用は約 2,000 万以上かかるんですよ。今の傾きを直して、それから水を出して、それから解体ドックのところまで運ぶ費用と、それから保険料と、そして解体費用を入れますと 2,000 万を超えるんですよ。売っても 1,400～1,500 万しかならないんですよ。そうすると、膨大な赤字を出して中国の船主はやるということは絶対、私はないと思います。

加えて、日本の総代理店である、●●●●が日本の総代理店になっているんだけれども、日本の総代理店は、この船とは一切手を引きますよと。手を引きますということは、船主との接点がもうそれでないわけですよ。じゃ、川崎市は、じゃ、どこでやるんですかと。どこの接点でやるんですかと。それをきちんと示すべきだと思います。係船料と、それから今後のことについてきちんと工程表をつくって、市民の皆さんにも示すべきだと思います。

それは 100%、今の川崎市はできません。できたら、これは２年間ということは考えられませんよ。２年間、３号岸壁を使えないようにしたわけですから。荷主は荷物は預けていますから、保管料がかかります。そこを船は使えません。それから、船の荷役作業会社もできません。横持ちする業者もその桟橋はできません。そうすると、膨大な金が、川崎市は損害を被って、中には川崎を通り越して、よその港に行っていること、やにきいています。そうすると、川崎市は何をやっているんですかと。私はできないと思います。

これで終わります。あと１分だけしゃべりますと、私は、今のスクラップは割合ときれいなスクラップになっていますけれども、平成 27 年以前はもう泥の付くスクラップだったんですよ。要するに、ヘドロの混ざったようなスクラップだったんですよ。それで、ちょっとこれはまずいよと。私は環境省と経済産業省へ行きました。ちょっと集まってくれと。おまえたち、何考えているんだと。そのときは、まだそのスクラップ船は、川崎市も加勢を発行しました。千葉の市川にもスクラップで加勢しました。あっちこっち加勢しました。それで、これでいいのかねと、経済産業省と環境省に行きました。

先進国である日本がこんな泥のスクラップを輸入して、相手が今度はそれを、正直、だめだと―これで終わりますから。先進国がこんなに泥のスクラップをしていいのかねと、おまえら、考えろと言って、私、３回ぐらい経済産業省と環境省に行きました。それで、●●さんの言うとおりだねと。それで、今のようなきれいなスクラップに変えたわけです。それがたしか 29 年の６月１日の官報にそのことが載りました。

そういうことがありましたので、一日も早く３号岸壁から撤去できるようにお願いしたい。これが私のお願いの趣旨です。

それから、参考的にさっきもおっしゃったように、ここにあったように……。清掃船の航路がありますから、これは何かというと、１週間２日だけじゃだめなんですよ。それから、海上保安庁のホシとかあって、客観性を帯びるためにしっかりやってくれと。うちのほうで、ポイント、ポイント、ポイント、ポイントで絞った標を立てて、何の船が今通過しましたよと。そうすると、通過したときは分かるわけですよ。それでキャッチして、次はどこへ行ったと。次の船はここへ行ったと。全部そういう情報を取り寄せてこの表をつくったわけです。それは 50 万ぐらいかけて、１週間かけてそういう調査をやったわけで、この図を見ていると、ほとんどやっていません。清掃作業なんかほとんどやっていないです。

別紙３

関係職員の陳述録

初めに１、貨物船ＭＡＲＩＮＡ号が不法係留に至るまでの経過ですが、(1)事故の発生についてですが、貨物船ＭＡＲＩＮＡ号は、台風第 24 号接近時、京浜港横浜区の大黒ふ頭沖のＹ１錨地に単錨泊中、走錨し、平成 30 年 10 月１日の午前１時 47 分頃、川崎区扇島の護岸に衝突しました。ＭＡＲＩＮＡ号は、右舷船尾部及び船底部に凹損を生じ、同護岸に損傷を与えるとともに、ＭＡＲＩＮＡ号も自力航行ができなくなりました。

なお、横浜地方気象台の観測値によれば、９月 30 日の午後７時 30 分頃から南南東の風が強まり始め、10 月１日の午前１時頃には最大瞬間風速が毎秒 35 メートルを超えたとされています。

(2)千鳥町３号係船桟橋での係留の開始についてですが、ＭＡＲＩＮＡ号が座礁した場所の近くには東京電力の扇島ＬＮＧバースがあり、また、この事故が発生した数日後にも次の台風が上陸する予報があったことから、ＭＡＲＩＮＡ号をこのまま放置すると、ＬＮＧバースと衝突し、さらなる大事故を招く危険がありました。

そのため、次の台風による２次災害を防止するため、ＭＡＲＩＮＡ号を速やかに他の場所へ移動させる必要がありました。ＭＡＲＩＮＡ号は、もともと平成 30 年 10 月３日から４日までの間、スクラップを積み込む目的で千鳥町３号係船岸壁に係留する予定であったため、同桟橋に緊急避難のための係留を認めました。

ＭＡＲＩＮＡ船長は、サルベージ会社にＭＡＲＩＮＡ号を千鳥町３号係船桟橋までえい航することを依頼し、10 月２日の午後３時 15 分から同桟橋での係留を開始しました。

しかしながら、緊急避難として認めた期間の 10 月 12 日を過ぎた後も船主から、この船舶の処理方針について回答が得られなかったことから、このまま係留許可を継続することができず、不法係留となりました。

(3)船体の状態についてですが、ＭＡＲＩＮＡ号は、扇島の護岸に衝突した際に右舷船尾部、船底部を損傷し、船内に海水が浸水しましたが、千鳥町３号係船桟橋にえい航される前にサルベージ会社により船体の点検及び補修が行われています。現在も船尾側に海水が浸水したままの状態であることから、船首側が浮くような状態で係留されていますが、サルベージ会社からは損傷箇所には十分な補修を行ったとの報告を受けており、損傷箇所から再び浸水を招くという状態ではありません。

なお、ＭＡＲＩＮＡ号については安全に係留されており、港湾局職員が巡回し、状態を確認しています。

次に２、貨物船ＭＡＲＩＮＡ号の概要については資料に記載のとおりでございます。

次に３、利用者への周知についてですが、千鳥町３号係船桟橋は、施設の性格上、利用申請を行う者は、千鳥町ふ頭で貨物を取り扱う船会社の船舶代理店に限られることから、ＭＡＲＩＮＡ号の不法係留により、当分の間、同桟橋の６割程度が利用できなくなったことについては、船舶代理店に個別に通知したほか、関係者に対しては川崎港の事業者団体を通じて周知しました。

施設の利用再開の時期を明確にできないことから、川崎港の事業者団体からは、ＭＡＲＩＮＡ号の早期撤去に向けた要望書が提出されましたが、船舶所有者が中国の船会社であることや、他港の事例においても解決まで数年を要していることなどから、同団体の会員店社からはおおむね理解をいただいているところです。

次に４、不法係留による影響についてですが、ＭＡＲＩＮＡ号を桟橋に係留するには、船長約 80 メートル、それに船首部及び船尾部から係船柱に係船用ロープを張るために必要な各 20 メートル分を加えると、千鳥町３号係船桟橋の延長 190 メートルのうち、ＭＡＲＩＮＡ号の係留に 120 メートル分を利用しています。

千鳥町ふ頭の１号から７号までの係留施設では、表１のとおり、主にスクラップ、砂、石灰石、古紙など、梱包されていない貨物、いわゆるばら貨物の輸出入・移出入が行われています。

千鳥町３号係船桟橋には、スクラップの輸出を行う貨物船が多く係留していましたが、スクラップの船積み作業は、スクラップを積載したトラックが貨物船の側面に停車し、クレーンによる積替え作業を行うという方式のため、千鳥町３号係船桟橋に係留できる船舶は、水深が浅く、桟橋の延長が短い１号係船桟橋を除く他の２号から７号までの係留施設でも作業を行うことができます。

また、千鳥町３号桟橋と段差なく隣接する千鳥町４号岸壁は延長が 220 メートルあり、千鳥町３号桟橋の利用可能な 70 メートル分と千鳥町４号岸壁の一部を利用すれば、ＭＡＲＩＮＡ号と同じクラスの貨物船を１隻係留させることが可能です。

そのため、川崎港管理センター港営課において、係留施設の利用許可申請を行う船舶代理店からも協力をいただきながら、不法係留による影響を最小限とし、これまでどおり、できるだけ多くの船舶が係留できるよう調整しながら配船業務を行っています。

ＭＡＲＩＮＡ号の不法係留による影響を確認するため、平成 29 年 10 月から令和２年３月までの期間について、半年間ごとに使用料収入とスクラップ取扱量を比較すると、表２のとおりとなります。使用料や貨物取扱量の増減には様々な要因がありますが、ＭＡＲＩＮＡ号の不法係留によって使用料収入は減少しておりません。

次に５、船主責任保険についてですが、船舶の海上運航には常にリスクが伴うことから、船舶所有者や運航者は、各種保険に加入することにより、様々な事故や災害に備えています。

船主責任保険は、船舶の座礁や沈没、また、それに伴う油の流出などが起きた場合に船体の引揚げや油の防除作業など、船主が第三者に損害を与えたときにその費用を補填する保険です。

(2)は船主責任保険により船体が撤去された事例でございますが、令和元年 10 月 12 日の午後 11 時頃、川崎市川崎区東扇島の南東約３キロの沖合いで錨泊していたパナマ船籍の貨物船ＪＩＡ ＤＥ号が沈没し、乗組員 12 人のうち８人が死亡しました。

また、沈没した船内から燃料油が流出し、千葉県や横須賀市の沿岸まで漂着しました。

油回収船による流出油の除去作業、沈没した船内からの燃料油の抜き取り作業、積み荷のスクラップの回収作業の後、令和２年２月 15 日に船体が引き揚げられ、３月初旬に熊本県までえい航された後、解体処分されました。

船体の引揚げ、解体・処分及び流出油の処理に要した経費は船主責任保険により支払われました。

次に６、ＭＡＲＩＮＡ号の早期撤去に向けた対応についてですが、(1)これまでの対応についてですが、ＭＡＲＩＮＡ号の不法係留開始から間もない時期は、船舶所有者である中国の船会社（CREDITOCEAN SHIPPING）の日本国内の総代理店を通じて、ＭＡＲＩＮＡ号の早期撤去について船舶所有者と交渉を行いました。平成 31 年１月及び３月には船舶所有者に対し撤去命令書を送付しました。

同時に、船舶所有者と保険会社との間においても船体の撤去についての調整が行われており、一時は保険会社から船体を撤去する業者が決定し、船主と契約する準備が整ったとの報告を受けましたが、最終的な合意に至らず、撤去は延期されることとなり、現在に至っています。

(2)の現在の交渉状況についてですが、船舶所有者が中国の船会社であることから、交渉に時間を要していますが、引き続き船舶所有者を含む関係者と船体の撤去に向けた協議を行っております。

なお、協議の方法や内容については、今後の交渉に影響が及ぶ懸念があるため、現時点では公にすることは控えさせていただきます。

(3)ＭＡＲＩＮＡ号に係る施設使用料についてですが、請求者から提出のあった川崎市措置請求書の２ページ目に、ＭＡＲＩＮＡ号の係船料未収入として 600 万円を請求する記載がありましたが、ＭＡＲＩＮＡ号に対しては、海難を避けるための緊急避難であるとして、川崎市港湾施設条例第 14 条に基づき使用料を免除した平成 30 年 10 月２日から 12 日までの間を除き、係留施設の利用許可をしていないため、使用料は発生しておらず、そのような事実はございません。

別紙４

放置艇に係る法令等（本件措置請求に関連する部分のみ）

１　**川崎市港湾施設条例**（昭和22年条例第33号）

（使用料）

第13条　特定港湾施設等（指定管理者が管理を行う港湾施設を除く。）の利用については、利用者から次により算出して得た額（第６号及び第15号については、当該各号により算出して得た額に100分の110を乗じて得た額）の使用料を徴収する。

（１）　係船岸壁、桟橋及び物揚場使用料

ア　船舶（はしけを除く。）

（ア）係留12時間まで　総トン数１トンまでごとに　10円５銭

（イ）（ア）を超える係留時間　総トン数１トンまでごとに、係留12時間までごとに　６円70銭

（使用料及び利用料金の減免）

第14条　市長は、特別の理由があると認めるときは、使用料を減額し、又は免除することができる。

２　**川崎市港湾施設条例施行規則**（昭和32年規則第31号）

（使用料及び利用料金の減免）

第４条の３　条例第14条第１項に定める特別の事由があると認めるときとは、次に定めるとおりとする。

（４）　市長が港湾の振興対策上必要があると認めるとき。

３　**配船班における係船岸壁使用料の免除指針**

川崎市港湾施設条例第１４条及び川崎市港湾施設条例施行規則第４条の３第４号に定める使用料の減免規定の運用を明確化するために、係船岸壁使用料の免除指針を次のとおり定める。

免除対象船舶を以下のとおりとする。

（２）海難を避けるための緊急避難により着岸したとき。