

2 川監公第 1 9 号
令和 2 年 1 1 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 2 2 年法律第 6 7 号）第 2 4 2 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いとしても、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。

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

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

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きているのかと。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年以上もわたって随意契約できていると。競争入札をしていないと。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。何で競争入札できないのかと調べたら、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、お手元にいつ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していません。競争入札をしています。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が。必ずしも清港会が取っているということとはございません。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。私は疑問に思っていて、あるとき、市議員に聞きました。清港会150社に対して、一応競争するのかということをおっしゃいました。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ない。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しています。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。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時間もいつていないんですよ。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。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。ドックに上がってれば、ドックの使用料を払わなきゃいけません。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が、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。

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かと。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、穴を開けるわけにはいきませんから、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。その会社は、民間会社は行きません。何で行けなかったか、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

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。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知りました。

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せました。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だけでも、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、これぐ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か。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。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。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。

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、私はできなかつたことです。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。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、私は知りませんが、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ど、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棧橋はできません。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、だめだと一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、●●さんの言うとおりでねと。それで、今のようない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。

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ところ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。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是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いっ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。

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。