

2 川監公第 2 0 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号係船棧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号係船棧橋に、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分から同棧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号係船棧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。損傷箇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号係船棧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号係船棧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号係船棧橋の利用可能な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、栈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 号係船栈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 号係船棧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。

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おりますが、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 時間あたり 6 円 70 銭=4,824 円
- ・ 4,824 円×1,047 トン=¥505,728
- ・ 505,728×12 ヶ月=¥6,000,000

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年以上にもわたって随意契約できていると。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、お手元につい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。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。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

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だけで、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ども、私は分かんないのは、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。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るかどうか分かんないけれども、この裏には、ちょっと言えないんですけども、●●●●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ど。おれたちがやるから口出すなど。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。その代わりに、固有名詞は使わなくてくださいよと。市のほうで造船費用と、それに係る賃料を払ってくればいいですよと。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、せつ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の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ると。怖いのは、その航路に、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。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されていますので、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す。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

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号係船棧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、同棧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号係船棧橋までえい航することを依頼し、10月2日の午後3時15分から同棧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号係船棧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号係船棧橋は、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、同棧橋の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号を棧橋に係留するには、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号係船棧橋の延長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号係船棧橋には、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号係船棧橋に係留できる船舶は、水深が浅く、棧橋の延長が短い1号係船棧橋を除く他の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号棧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号棧橋の利用可能な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いません。

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JIADE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。

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、棧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。