

25川監公第9号
平成25年8月14日

川崎市職員措置請求について（公表）

平成25年6月19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4項の規定に基づき監査を実施しましたが、同条第8項に定める監査委員の合議に至りませんでした。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 | 松 | 川 | 欣 | 起 |
| 同 | 奥 | 宮 | 京 | 子 |
| 同 | 菅 | 原 | | 進 |
| 同 | 宮 | 原 | 春 | 夫 |

(別紙)

25川監第517号
平成25年8月14日

かわさき市民オンブズマン

| | | |
|------|---------|---|
| 代表幹事 | 川 口 洋 一 | 様 |
| 同 | 渡 辺 登代美 | 様 |
| 同 | 穂 積 匡 史 | 様 |
| | 省略 | 様 |

| | |
|---------|---------|
| 川崎市監査委員 | 松 川 欣 起 |
| 同 | 奥 宮 京 子 |
| 同 | 菅 原 進 |
| 同 | 宮 原 春 夫 |

川崎市職員措置請求について（通知）

平成25年6月19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4項の規定に基づき監査を実施しましたが、同条第8項に定める監査委員の合議に至らなかったため、その旨を次のとおり通知します。

監査の結果

[請求内容]

川崎市職員措置請求書

川崎市監査委員 殿

2013（平成25）年6月19日

| | |
|------|--------------|
| 住所 | 省略 |
| 氏名 | かわさき市民オンブズマン |
| 代表幹事 | 川 口 洋 一 |
| | 同 渡 辺 登代美 |
| | 同 穂 積 匡 史 |
| 氏名 | 省略 |

第1 請求の要旨

川崎市監査委員が、川崎市長及び関係職員に対し、以下の必要な措置を講ずるよう勧告することを求める。

- 1 川崎市はJFEエンジニアリング株式会社との間で平成24年6月29日に締結した工事請負契約に基づく契約金額899,850,000円の支払いをしてはならないという措置
- 2 仮に執行されていれば、川崎市長は、阿部孝夫及び関係職員に対して執行済みの代金に相当する損害の賠償を請求すべきこと

第2 請求の理由

1 ガントリークレーンの増設工事契約

川崎市は、川崎市議会に対し平成24年6月4日付議案第98号「川崎港コンテナターミナル・コンテナクレーン製作工事請負契約の締結について」と題する

川崎港コンテナターミナルのガントリークレーン増設についての予算案を提案し、同議会において可決された。予算額は金8億9985万円である（資料1）。

この予算に従って、川崎市は平成24年2月から3月にかけて「総合評価一般競争入札【特別簡易型】を行った。この入札の結果、JFEエンジニアリング株式会社が、8億5700万円で落札した（資料2）。

川崎市議会は平成24年6月22日、この入札結果を受けて、契約締結する旨の議決を行い、平成24年6月29日、川崎市とJFEエンジニアリング株式会社は代金8億9985万円で工事請負契約を締結した（資料3）。

ところで、上記契約は、川崎港コンテナターミナルのガントリークレーンの増設の必要があることを前提に予算化され契約されたものである。

しかし、後記の請求の理由で述べるように川崎港コンテナターミナルにおいて、ガントリークレーンを増設する必要はなく、不必要なものに公金を支出することになる。これは、地方自治法2条14項、地方財政法4条1項、地方財政法8条に違反する。従って、上記支出は、適正な予算の執行ではなく、違法かつ不当である。また、これを執行することによって、川崎市は同額の損害を被ることになる。

2 ガントリークレーン増設の必要性はない

川崎港コンテナターミナルには、現在2基のガントリークレーンが設置されている。本件の工事請負契約は、これに、さらに3基目のガントリークレーンを設置しようとするものであるが、以下に述べるように、3基目のガントリークレーンには設置の必要性がない。

(1) 需要がない

川崎港のコンテナターミナルの2010年（2011年3月11日の東日本大震災発生の前年）のコンテナ取扱実績は3万2千（うち外貿1万4630）TEUであり、川崎港から直線距離で10キロメートルほどしか離れておらず隣といてよい、横浜港の328万1千（うち外貿298万9500）TEUの1パーセント弱となっている。また、これもまた川崎港から直線距離で10キロメートルほどしか離れておらず隣といてよい東京港も横浜に匹敵するか超えるぐらいの取扱があり、川崎港取扱数量とは大きな開きがある（資料4、5）。

コンテナターミナルは集約と効率が大事であり、大規模なコンテナ船に対応した大規模なコンテナターミナルに物流を集約することによって効率よく運用することが出来ることになる。そのため、コンテナターミナルの利用需要は大規模なコンテナターミナルに集中する傾向にある。アジアでは釜山・シンガポ

ールなどへの集約が進んでおり、日本の港湾は中心的な位置から外れようとしており、全国的にコンテナ取扱数は減る傾向にある。

日本政府はこれに対抗するため、国際コンテナ戦略港湾政策を発表し、京浜港と阪神港に集中投資する事に決めた。その中では東京港、横浜港、川崎港を一体として扱い、コンテナターミナルについては横浜港への集中整備が検討されている（資料6）。

また、船舶は、いったん寄港すると大きな時間的経済的なロスが生じるため、効率的な船舶の運用をするためには出来る限り寄港地を減らすことが必要である。

よって、近くに大きなコンテナ埠頭があるところに小さなコンテナ埠頭があっても、寄港することの必要性はほとんどないと言える。

したがって、国の戦略にもとづく、横浜港のコンテナターミナル機能の強化にともなって、船会社から見ても川崎港に寄港することはますます困難となっている。

このような、情勢の中では、川崎港のコンテナターミナルの大きな利用増は見込めない。

現在、川崎市は、予算を投入した長年のポートセールスの結果、昨年中国青島港からの定期航路が増えたとするが、新航路の見込み80～100TEU（資料5）と、東京港・横浜の規模を引き合いに出すまでもなく、川崎市の現在のコンテナ取扱量からしても、スズメの涙ほどの増加と言っていい。将来需要の最大見込みでも年間5200TEUほど（資料7）であり、川崎港コンテナターミナルの位置づけを変えるような規模のものではない。

そもそも、需要の無い港湾をつくって行政が税金を使ってポートセールスする事自体が、税金の使い方として不適切である。

（2）今あるものでさえ過剰な施設である。

川崎市港湾局は、議会答弁で、2基体勢だと点検や修理のため1基しか使用できない状態が一定期間生じるので、常時2基使用可能な状態にするために3基体勢が必要だと答弁している（資料8）。

しかし、川崎市の資料（資料9）によれば、2011年度で川崎港コンテナターミナルのガントリークレーンが2基同時に動いた時間は1年で4日間（累計10.5時間）しかなく、年間のほとんどの時間、片方のガントリークレーンしか動いていない（資料10）。ちなみに、2010年度は、2基同時稼働が年間のべ30日、点検等も含む1基しかつかえない日数は年間64日であった（資料11）。

つまり、今現在の設備でも、点検修理以外の時間は2基のガントリークレーンがほとんど常時使用可能であるにもかかわらず、2基同時に使用されることはほとんどない。

なお、定期点検については資料12「平成23年度川崎港コンテナターミナルガントリークレーン点検作業日実績表」の通りの実績となっているが、クレーンの稼働状況に合わせて点検の時期は調整可能であるので、2基同時稼働が必要なときは定期点検日程を調整しずらせばよく、定期点検によって稼働状況に影響が出ているということはない。3基目まで導入しての常時2基体勢など全く必要ない。

処理能力の点でも、現在の2基のガントリークレーンの年間処理能力は12万5千TEUもあり、年間コンテナ取扱実績3万2千TEUでは3割にも満たない稼働率になる。

また、点検修理も、使用不能といった重大なものでなければ時間をずらすなどして運用することも可能で、船が来ている時をさけることも可能である。そのことを考慮に入れば、新規のクレーン導入はさらに不要ということになる。

他の港湾と比べても、年間21万3919TEU（2011年）の貨物を扱う那覇港でも、2基のガントリークレーンで運用しており、3万数千TEUしかない川崎港の荷がさばけないはずがない。また、年間5万1999TEU（2011年）の貨物を扱う伊万里港では、1基のガントリークレーンで荷揚げを行っており、川崎でも1基あれば十分対応できると言える（資料13および資料14を元に作成した資料15）。

川崎港コンテナターミナルのガントリークレーンの1基当たりの外貿易コンテナ取扱量は、5680TEUで1位の東京の1基あたり8万3016TEUはいうにおよばず、全国平均の1万9688TEUをも大きく下回り、十分に活用できていないことは明らかである（資料15）。

以上、現状でも川崎港のガントリークレーン数は過剰と言えるような状態で、3基目は明らかに無駄である。

（3）クレーンを増やしてもコンテナ需要が伸びないことは明白

前述の様に、川崎港のガントリークレーンは動いておらず、余剰能力は大きい。コンテナ埠頭の利用が伸びない原因は、ガントリークレーンの数ではない。クレーンの数は十分すぎるのである。

設備不足が需要を妨げている場合は、設備拡充で潜在需要が具体化することもあるが、十分すぎるものを拡充しても、需要が伸びる訳はなく、クレーンを増やしても需要が伸びないことは明白である。

(4) 公共性がない

港湾局長は、議会答弁のなかで、常時2基体勢のために、3基目のガントリークレーンを導入することについて利用者からの強い要望があると言っている。しかし、入手した2011年12月26日付けの川崎港運協会からの要望（資料16）をみると、クレーンの経年による作業効率の低下と安全面に不安があるからガントリークレーンの増設等を検討して欲しいとあり、理由が食い違っている。ここには、3基体勢でないと利用に支障があるなどとは書いていない。

さらに、2011年の川崎港のガントリークレーンの使用許可実績をみると、東洋埠頭1社しか使用許可を願い出ていない（資料9）。つまり、他の港運協会各社は、全く利用しておらず、東洋埠頭1社の為の施設となっている。使っていないのなら東洋埠頭以外の業者に要望などあるはずもない。このような、港運協会の要望は真の要望とはいえない。

埠頭を市が税金を使って整備することが許されるのは、市民の為になっているという公共性があるからである。コンテナ取扱実績も少なく、そして、東洋埠頭1社しか使っていない埠頭に公共性はなく、これ以上税金をつぎ込んで整備する必要はない。

(5) 維持費もかかる

必要のないガントリークレーンを増やせば、単にガントリークレーンの購入設置費用（約9億円）がかかると言うだけではない。設備が増えた分だけ設備の維持管理費も増える。ガントリークレーンには運用、点検、修理に相応の維持費がかかる。現在川崎市では一括して外部に委託しているが、その委託費用は2基の現在で年間約6000万円弱になる（平成24年度、荷役機械設備保守点検業務委託契約、契約業者：永谷工業株式会社、契約金額：5197万5000円（ただし、例年決算時には数百万円単位で増額する。）。）今後3基体勢になって、さらに、維持費用が増加することは容易に想像がつく。必要性のない3基目のガントリークレーンの増設の為に、川崎市がさらなる負担をすることは許されない。

3 まとめ

以上のように川崎港コンテナターミナルにおいて、ガントリークレーンを増設する必要はなく、不必要なものに公金を支出することになる。

地方自治法2条14項は「地方公共団体は、その事務を処理するに当つては、住民の福祉の増進に努めるとともに、最少の経費で最大の効果を挙げるようにしなければならない。」と規定し、地方財政法4条1項は、「地方公共団体の経費は、その目的を達成するための必要且つ最少の限度をこえて、これを支出してはなら

ない。」と規定する。

また、地方財政法 8 条は「地方公共団体の財産は、常に良好の状態においてこれを管理し、その所有の目的に応じて最も効率的に、これを運用しなければならない。」としており、市の財産の効率的な運用を義務付けている。

従って、必要のないガントリークレーンのための支出は前記財務会計諸法規に違反する。すなわち、効率的な財政運用義務に違反する。

上記予算の執行、具体的には前記工事請負契約に基づく契約金額の支払行為は、適正な予算の執行ではなく、違法かつ不当である。また、これを執行した場合、川崎市は同額の損害を被ることになる。

よって、請求人は、地方自治法第 2 4 2 条第 1 項の規定により、頭書の必要な措置を請求する。

添付資料

- 資料 1 議案第 98 号 川崎港コンテナターミナル・コンテナクレーン製作工事
請負契約締結について
- 資料 2 の 1 落札結果一覧
- 資料 2 の 2 総合評価落札方式に関する評価調書（結果一覧）
- 資料 3 工事請負契約書
- 資料 4 2001年～2010年における外貿コンテナ取扱個数及び貨物量（五
大港を含む12港）
- 資料 5 川崎市議会議事録 平成24年第2回定例会－6月15日－3号32番
（斉藤隆司）P. 131
- 資料 6 京浜港国際コンテナ戦略港湾計画書の概要
- 資料 7 2012年7月10日神奈川新聞
- 資料 8 川崎市議会議事録 平成24年第2回定例会－6月15日－3号港湾局
長（大村研一）P. 147
- 資料 9 軌道走行式荷役機械使用許可一覧表
- 資料 10 平成23年度 川崎港コンテナターミナル
ガントリークレーン1号機2号機競合稼働時間
- 資料 11 川崎市議会議事録 平成24年第2回定例会－6月15日－3号32番
（斉藤隆司）P. 148
- 資料 12 平成23年度川崎港コンテナターミナル
ガントリークレーン 点検作業日実績表
- 資料 13 外貿コンテナ取扱個数及び貨物量
五大港を含む12港 2011年年計
- 資料 14 日本におけるコンテナクレーン一覧表
- 資料 15 ガントリークレーン1基当たりの年間取り扱いコンテナ数
- 資料 16 川崎港コンテナターミナルにおける荷役機械の拡充等について（要望）

以上

[結果]

第1 請求の受理

本件措置請求は、平成25年6月19日付けで「川崎市職員措置請求書」として提出された。

請求人は、川崎市監査委員が、川崎市長及び港湾局の関係職員（以下「関係職員」という。）に対し、本市が平成24年6月29日付けでJFEエンジニアリング株式会社との間で締結した工事請負契約（以下「本件契約」という。）に基づく契約金額899,850,000円の支払いをしてはならないという措置を講ずるよう勧告すること、仮に執行されていれば、川崎市長が阿部孝夫及び関係職員に対して、当該執行済みの代金に相当する損害の賠償を請求するよう勧告することを求めている。

本件措置請求は、所定の要件を具備しているものと認められたことから、6月19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

監査実施に当たり、地方自治法（昭和22年法律第67号）第242条第6項の規定に基づき、平成25年7月4日、請求人から陳述の聴取を行った。請求人からは、「川崎港三基目のガントリークレーン導入についての意見陳述」ほか2点の資料の提出があった。

請求人の陳述の際、地方自治法第242条第7項の規定に基づく関係職員の立会いがあった。

2 関係職員の陳述

平成25年7月4日、関係職員から陳述の聴取を行った。関係職員からは、「職員措置請求に係る市の考え方」ほか12点の資料の提出があった。

関係職員の陳述の際、地方自治法第242条第7項の規定に基づく請求人の立会いがあった。

3 監査対象事項

川崎市職員措置請求書の内容並びに請求人及び関係職員の陳述内容を勘案し、本件契約に基づく契約金額899,850,000円の支払いが、地方自治法第242条第1項に規定する違法又は不当な公金の支出、契約の締結若しくは履行

又は債務その他の義務の負担に当たるかを監査対象事項とした。

第3 監査の結果

1 請求人の陳述

陳述の際、請求人が本件措置請求の要旨を補足した内容は、おおむね次のとおりである。なお、陳述は4名が行った。

(1) 請求の趣旨について

ア ガントリークレーンの増設の必要性について

川崎港のすぐ目と鼻の先には横浜港、東京港という、川崎港の100倍を超える国際コンテナの取扱実績のある港があり、川崎港にコンテナ船が寄る必要はない。

アジアでは釜山、シンガポールなどへの集約が進んでおり、日本の港湾は中心的な位置から外れようとしており、全国的にコンテナ取扱量は減る傾向にある。国が国際コンテナ戦略港湾政策ということを行っているのは、これに対応するための措置であって、投資対象とするコンテナ港を絞って、集中的に整備することによって生き残りをかけるというものである。京浜港においては、横浜港、東京港に集中投資ということになるので、川崎港において資本投下するというのは、この流れに反する。

今回、川崎市のポートセールスの結果、中国・青島港からの定期航路が増えているが、新航路による需要増は見込みでも80から100TEUとごくわずかであって、将来需要の最大見込みでも5,200TEUほどで、川崎港のコンテナターミナルの位置付けを変えるほどの規模のものではない。

そもそも、需要があって市民のためになるから、要するに港湾が必要だから整備をするというのが正しい順序であって、行政が税金を使ってポートセールスをして初めて出てくるような需要は真の需要とは言えず、港湾整備の理由とはならないと考える。

イ 今あるものでさえ過剰な設備であることについて

2011年度で川崎港のコンテナターミナルのガントリークレーンが2基同時に動いた時間は、1年間でたった10時間30分しかなく、年間のほとんどで片方のガントリークレーンしか動いていない。今現在の設備でも、2基のガントリークレーンが点検、修理以外の時間は常時使用可能であり、それにもかかわらず、2基が同時に使用されることはほとんどない。

処理能力の面でも、現在、2基のガントリークレーンの年間処理能力は125,000TEUあるが、その3割に満たない年間実績で、

32, 000TEUしか稼働していない。現状でも川崎港のガントリークレーン数は過剰と言えるような状態で、今あるガントリークレーンさえ活用できていないのであるから、更なる3基目の増設は必要ないことは明らかである。

ウ ガントリークレーンを増やしてもコンテナ需要は伸びないことは明白であることについて

先ほど述べたとおり、ガントリークレーンの数は十分過ぎるのであって、十分過ぎるものをこれ以上拡充しても需要が伸びるわけがなく、ガントリークレーンを増やしても需要が伸びないことは明白である。

エ 公共性がないことについて

東洋埠頭株式会社以外の川崎港運協会加盟各社は、川崎港のガントリークレーンを全く利用しておらず、川崎港コンテナターミナルは現状、東洋埠頭株式会社1社のための施設となっている。

そもそも、市が税金を使って埠頭を整備することが許されるのは、市民のためにみんなが利用できる公共性を持った埠頭が必要だからであり、コンテナ取扱実績も少なく、そして東洋埠頭株式会社1社しか使っていない埠頭は、もはや公共性のある埠頭とは言えず、これ以上市民の税金をつぎ込んで整備する必要はない。

オ 維持費もかかることについて

必要のないガントリークレーンを増やせば、単にガントリークレーンの購入費用がかかるというだけではなく、設備が増えた分だけ設備の維持管理費が増え、川崎市は更なる負担をすることになる。

(2) これまでの川崎港におけるコンテナ事業について

設立当初から赤字を出し、膨大な累積赤字を抱えていたかわさき港コンテナターミナル株式会社は破産整理されるに至り、コンテナ事業は市の港湾局の事業となったが、それ以後も赤字傾向は続いてきた。2010年には黒字を計上するが、この黒字化はコンテナ事業がもたらしたのではなく、かわさきファズ株式会社からの地代をコンテナ事業に振り当てたものである。かわさき港コンテナターミナル株式会社の経過を見ても、港湾局のコンテナ事業から見ても、3基目のガントリークレーンの設置の必要性はなく、新たな税金の無駄遣いと言わざるを得ない。

(3) ガントリークレーンの稼働時間帯について

ガントリークレーンの稼働実績は、川崎市職員措置請求書に添付した資料10のグラフを見て分かるように、非常に空きが多い。朝は何も動かず、夜も

ほとんど動いていない。

動いていない日を利用すればメンテナンスも十分できるので、ガントリークレーンは2基も必要がない。ましてや3基目のガントリークレーンは全く必要がない。

それでは、どうしたら需要を伸ばすことができるか。むしろガントリークレーンを増やすことではなく、朝8時半からしか動かない、あるいは午後5時以降はほとんど動かないというような稼働スタイルを改めて、稼働する時間帯を広げるようにすれば、物流業者にとっては受け入れやすい状況になり、需要が増えていくことになるのだと考える。つまり、ガントリークレーンを増やすことではなく、稼働する時間帯を広げることが必要になってくると考える。

(4) ガントリークレーン1基当たりの年間取扱コンテナ数について

川崎市職員措置請求書に添付した資料15の表に、ガントリークレーン1基当たりの年間取扱コンテナ数について58港のうち何位になるかがまとめてある。2011年、川崎港コンテナターミナルは43位だが、これを3基に増やし、取扱量を計算し直すと49位になる。翻って、2基を1基に減らすことをすれば29位に上がる。29位というと、ちょうど58港の中の中央値になり、平均してそれぐらいのコンテナ取扱量であれば許容範囲と考える。

2 関係職員の陳述

陳述の際、関係職員が説明した内容は、おおむね次のとおりである。

(1) 川崎港の現状

現在、川崎港は、国際コンテナ戦略港湾である京浜港の一員として、コンテナ物流機能の充実・強化を図っている。国際コンテナ戦略港湾の取組は、国土交通省が選択と集中により我が国港湾の国際競争力を強化するため、国家プロジェクトとして立ち上げたものであり、平成22年8月に京浜港を選定した。この政策は、企業の国内立地を促進し、国民の雇用と所得を守り、地域経済の活性化を目的とする政府の最重要プロジェクトであるとの認識が国土交通省から示されている。この取組においては、京浜港の中で川崎港は、東扇島の冷凍冷蔵倉庫群の集積等を活かし、増大するアジアの輸入貨物を担っていくこととしている。川崎港コンテナターミナルにおいてコンテナを取り扱うことによる経済波及効果は非常に大きく、雇用や所得の拡大、市域経済の活性化のためにも大変に意義がある。

(2) 川崎港コンテナターミナル事業について

ア 川崎港におけるコンテナ事業の目的

(ア) コンテナリゼーションへの対応

我が国においては、国際貿易取引の物流手段の99%以上を海上物流が占めており、国内で消費される食料のうち約6割が、またエネルギー関連については約9割を超える原材料が海外から輸入されている。港湾施設の整備・発展は、産業経済活動だけでなく、国民生活そのものを支えるといった観点から必要不可欠なものであり、現在、全世界の定期輸送貨物の90%以上、我が国の国際定期輸送貨物のおおむね95%がコンテナ輸送となっている。

(イ) 工業港から商港機能をあわせ持つ総合港湾への取組

川崎港は、石油などの原材料の輸入と工業製品の輸出を中心に製造業を支え、また首都圏へのエネルギー供給に貢献するなど、本市経済・産業の発展、雇用の創出などに大きく寄与してきた。

しかしながら、産業構造や貿易構造が大きく転換するに至り、川崎港においても、工業港としての機能のみならず商業港としての機能強化が求められ、近年では東扇島に日本最大規模の物流倉庫群が立地するなど、食料品や製品・半製品といった消費財、中間財等の国際貿易品を扱う首都圏の物流拠点としての機能を形成し、首都圏経済社会の発展に大きく貢献している。それらへの対応として、定時性の確保、多品種、小口化への対応など、効率的な物流体系を構築することは大変重要であり、川崎港におけるコンテナ貨物取扱機能の重要性は高まっている。

(ウ) 港湾計画への位置付けなど

港湾計画におけるコンテナターミナル事業については、学識経験者などから構成される川崎港港湾審議会での審議、さらには国土交通大臣の諮問機関である交通政策審議会での審議を経た上で、位置付けがなされている。さらに、平成2年第1回市議会定例会、さらには平成5年第1回市議会定例会において施設整備に係る予算について審議され、総員の賛成で可決されている。こうした経過を踏まえ、コンテナターミナルの整備を順次進め、平成8年度に供用を開始した。

イ 川崎港コンテナターミナル事業が果たす役割

(ア) 国際コンテナ戦略港湾の一翼としての役割

川崎港は、平成22年8月に京浜港として国際コンテナ戦略港湾に選定されている。京浜港国際コンテナ戦略港湾計画書の中では、川崎港の役割として、増大するアジアの輸入貨物を分担することや、内航フィーダー船への円滑な対応を記載している。

国土交通省は、国際コンテナ戦略港湾の選定に先立ち選定基準を公表し、施策の目標として、アジアにおけるコンテナ物流の動向や、提案港湾の地理的特性を踏まえ、目指すべき位置付けが明確かつ妥当であること等を示していたが、国際コンテナ戦略港湾検討委員会による評価の結果、当該項目において、京浜港は応募した4港の中で最高得点を獲得している。これは、川崎港の役割である、増大するアジアの輸入貨物の分担という点も含めた京浜港全体の目標や役割分担等が高く評価されたものである。

こうした動向も踏まえ、京浜港連携協議会が策定した「京浜港の総合的な計画」においても、川崎港の役割として、改めて背後に広がる冷凍冷蔵倉庫の集積を活かし、今後増大するアジアの輸入貨物の取扱拠点機能を担うと位置付けられ、官民一体となって中国航路を中心とした新規航路開設の取組を行った結果、平成24年度に3つの新規航路が開設されている。

(イ) 増大するアジア貨物への対応について

平成20年の輸出入コンテナ貨物流動調査によると、京浜港全体で取り扱っている外貿コンテナ貨物のうち、64%がアジアとの輸出入貨物となっているが、川崎港コンテナターミナルの主要貨物はアジア貨物であり、実にその比率は92%を占めている。また、同じく平成20年をベースとして、アジア各国の個人消費規模を見通すと、平成32年には我が国の約4.5倍の成長が見込まれ、そうした経済成長と連動して、国土交通省においてもアジアにおけるコンテナ取扱量も増加傾向にあると推計している。したがって、着実に増加することが見込まれる対アジア貨物への対応は京浜港としても必要不可欠なものである。

内閣官房が開催したユーザー視点の港湾再生による地域活性化のあり方に関する委員会でも、アジア域内向けの取扱いを伸ばしていくのも重要な視点であるとの意見が国内海運会社から出されたほか、港湾管理者によるポートセールスについて、今後の経済成長が見込めるアジア地域において積極的に行うことも重要であるとの意見が委員会として取りまとめられている。また、黒川久幸東京海洋大学教授の「アジアにおける海上輸送の現状分析」調査によると、我が国とアジア諸港間などの東アジア域内に就航している船舶は、中・小型のコンテナ船が主流であるとされ、したがって、アジア航路においては、大水深岸壁の整備は不要であり、川崎港コンテナターミナルの現在の岸壁の水深にて十分に対応が可能と言える。この考え方に根拠があることは、前述した3つの新規航路の開設という事実が明白に示している。

一方、例えば輸入貨物の場合、京浜港で荷揚げされた後、荷主への輸送距離が長い場合や、まとまった貨物量がある場合には、内航フィーダー輸送が有利であると言われている。国際コンテナ戦略港湾政策の一環としても、これら内航フィーダー輸送の充実・強化に向けた取組が進められている。

また、京浜港間においては、コンテナバージを活用して輸送する場合もあるが、この場合、一度に大型トレーラー80台以上に匹敵する大量輸送が可能である。さらに、コスト削減のみならず、大きな省エネ効果も見込まれ、平成24年度実績で約5,700トン、トラック換算で約5万3,800台分のCO₂削減効果もあり、年々その取扱いは増加傾向にある。

このように、国内の他港や京浜間のコンテナ輸送の機能を充実・強化することが国際コンテナ戦略港湾として求められているのである。

(ウ) 川崎港コンテナターミナルと東扇島総合物流拠点地区の一体的運営

東扇島総合物流拠点地区では、川崎港コンテナターミナルの背後地（約23ヘクタール）に公募により進出企業を選定し、事業用定期借地による土地貸付けを行っている。募集に当たっては、川崎港コンテナターミナルの継続的利用等を必須条件とし、事業実施協定書を締結した上で、事業用定期借地権設定契約を締結している。現在の計画では、在来貨物約334,000トン、コンテナ貨物約37,000TEUの取扱いを目標にしている。

本市は、荷主のニーズを踏まえた航路誘致を進出企業や荷主と協力して行っているが、平成24年度に新たに開設された中国航路は、こうした取組が実を結び、船会社が国内最大級の貯蔵能力を誇る東扇島地区の冷凍冷蔵倉庫群に着目し、寄港条件に見合う貨物量が見込めると判断して開設したものである。このように、川崎港コンテナターミナルとその直背後の東扇島総合物流拠点地区は、ロジスティクス機能の高度化、一体活用による円滑な物流ネットワークの構築、環境負荷の小さい物流システムの構築などの面における優位性を発揮し、新規航路の開設に寄与している。

(エ) コンテナの経済波及効果について

各種事業への経済的な効果について、平成23年の入港隻数・コンテナ取扱個数から試算すると、約32億7,000万円となる。これは、船舶の入出港に関する料金や入港料・租税関係、荷役機械使用料などを試算したものであり、コンテナ船の入港によりどれだけのお金が使われているかを示したものである。平成23年のコンテナ取扱個数は約32,000T

EUであり、仮に年間取扱量が1万TEU増加し、約42,000TEUになった場合、約42億8,000万円が川崎港で事業活動として使われることになる。平成8年から平成23年までの16年間で、川崎港コンテナターミナルにおいて取り扱った貨物量を上記試算から推計すると、合計約626億円が川崎港における事業活動として使われたことになる。市内経済に及ぼす効果について産業連関表を用いて算出すると、更に生産誘発額として約22億6,000万円から23億9,000万円の効果が、また、就業誘発者数として134人から217人の経済波及効果があると算出される。

このように、コンテナターミナルが生み出す事業活動効果や経済波及効果は非常に大きいものである。

(オ) コンテナターミナル事業が市民生活・経済活動に果たす貢献

コンテナターミナルの整備、管理運営等は、港湾整備事業特別会計で経理しており、その歳入は、荷さばき地やコンテナクレーンの使用料や財産貸付収入等であり、このうち、コンテナターミナルと一体的に運営されている東扇島総合物流拠点地区からは約8億6,000万円の収入が本市にもたらされている。同地区に進出した企業により、税収の培養効果もあり、さらに、同地区に進出した企業は、新たに約2,600人の雇用を創出しており、市民の新規雇用の創出、個人市民税の税収増にも寄与している。港湾整備事業特別会計では、平成25年度予算において、約6億4,000万円の一般会計繰出金が計上され、市民の福祉の向上に寄与する様々な施策の財源となっている。

新規定期航路が相次いで就航し、コンテナ貨物量も増加傾向にある中、様々な経済波及効果を始めとして、コンテナ事業が市民生活に関連した日用雑貨や食料品といった生活関連物資の多くを取り扱っている事実や、自動車部品の輸出など市内産業に対応して事業活動を支えていることなどからも、コンテナターミナルの利用を促進することは、市民生活や経済活動に大きく寄与するものである。

(3) 川崎港コンテナターミナルにおけるガントリークレーンについて

ア 現状と課題

(ア) コンテナ荷役におけるガントリークレーンの役割

コンテナ物流に用いられている海上コンテナの大きさは、床面積が30平方メートル弱のかなり広めのワンルームマンション1部屋とほぼ同じものとなっている。その中に単価5万円の商品を宅配便の120サイズ

の箱に個別包装して詰め込むと、コンテナ1本当たり5,000万円位の商品が積み込まれていることとなる。ガントリークレーンは、このコンテナを取り扱うためにコンテナターミナルに設置されている大型荷役機械である。コンテナターミナルでは、非常に多くの荷役機械と作業員が密接に連携して、陸のコンテナ輸送と海のコンテナ輸送を円滑に接続しており、ガントリークレーンはコンテナターミナル内の海のコンテナ輸送に欠くことができない機械である。

ガントリークレーンの作動状況について輸出を例に順に示すと、次のとおりである。①コンテナ船が岸壁に着岸する際は、操船の支障とならない位置にガントリークレーンを移動させ、着岸後にガントリークレーンを船の横に移動させる。②コンテナヤード内に整理されている事前に搬入されたコンテナをトランスファークレーンでトレーラーに積み込む。③コンテナを積載したトレーラーをガントリークレーンの下に移動させる。④ガントリークレーンがトレーラーからコンテナをつまみ上げ、船に積む。この②から④までの作業を繰り返すが、1回当たり2分程度かかり、川崎港に就航している中国航路の場合、この作業を50から100回繰り返すので、荷役作業は2時間から3時間位の連続作業となる。最後に、⑤離岸時に支障とならないところにガントリークレーンを移動させ、船が出港する。

なお、ガントリークレーンの配置状況であるが、小型船が2隻着岸しているときはそれぞれの船に1基ずつ、大型船のときは2基を配置して荷役に備えている。

(イ) ガントリークレーン1・2号機の整備経過と定期点検や維持補修の現状

平成8年4月に川崎港コンテナターミナルを供用開始し、以来17年を経過している。ガントリークレーンの耐用年数は、「減価償却資産の耐用年数等に関する省令」によれば17年と考えられる。

定期点検は、コンテナターミナル荷役機械設備保守点検業務において行っており、設備点検業務と定期点検業務とがある。定期点検業務には月例点検と年次点検とがあり、月例点検は1基当たり2日、年次点検は1基当たり7日を要するため、1年間で1基当たり31日の点検日数を要する。また、補修計画に基づき長寿命化の取組を進めているが、老朽化が進んでいること等から、安全な荷役作業環境に課題が出てきている現状である。

(ウ) 他港におけるガントリークレーン更新に関する考え方

東京港埠頭株式会社においては、内規で更新時期を定めており、設置から15年を経過したものについては延命化対策を行い、25年を経た時点

で廃止することとしている。横浜市、名古屋港管理組合、福岡市においては、いずれも耐用年数は17年としている。

イ クレーン増設の必要性

(ア) コンテナターミナルのサービス水準に対するニーズ

川崎港コンテナターミナルのサービス水準については、寄港する船会社や荷主に外国企業も多いことから、外国の主要港で提供されているサービス水準の動向も踏まえて検討する必要がある。世界の主要港のサービス水準についての調査では、コンテナターミナルの利用者は定時性の確保へのニーズが強く、サービス水準としてガントリークレーンの整備基数等を調査している。その結果、ガントリークレーン1基当たりの岸壁延長の指標は、海外の港ではレムチャバン港における1基当たり60メートルから、ロサンゼルス港の1基当たり138メートルの範囲であり、また国内主要港では、京浜港の1基当たり113メートルから、博多港の1基当たり150メートルと判明している。川崎港の岸壁延長が431メートルであることを当てはめると、海外の水準によれば7.2基から3.1基、国内の水準によれば3.8基から2.9基が川崎港コンテナターミナルにおいて利用者に提供すべきガントリークレーン整備基数となる。ガントリークレーン3号機の整備によって、ようやく最低限のサービス水準が確保できることになるのである。

なお、同調査によると、船会社のニーズとして、天候等の理由により船舶が予定どおり到着できなかつた場合、ガントリークレーンなどの荷役機械の追加投入によって荷役時間を短縮し、遅れを取り戻すことができることを挙げている。したがって、1基が稼働中においても、必ずもう1基が稼働できるというバックアップ体制の確保は極めて重要であり、そのため、現在の2基体制において、定期点検等や故障等で1基が使えないような状況にあるときは、予備機が投入できないという状況となり、船会社にとっては定時性の確保への大変大きなリスクを強いられることになる。

このような状況下で、稼働中の1基にトラブルが生じた場合にはコンテナ荷役はできなくなることから、サプライチェーンに大きな影響を及ぼすほか、航行スケジュールの急激な変更など、様々かつ多大な影響が出てしまうことになる。

(イ) コンテナターミナルを利用する船の動向からの整備水準

川崎港が対象としている東アジア域内のコンテナ船の動向として、コンテナという標準化された輸送手段は、新規の参入が容易なため、小口の物

流を扱う小型船の投入隻数の伸びが大きくなっており、川崎港コンテナターミナルとしては、小型船による新規航路就航に対して柔軟に対応する必要がある。小型船に対応するためには、現有の431メートルの岸壁を有効に利用する観点から、複数の船舶の同時利用に対応する必要がある。現在でも2隻同時は行われているが、3隻が岸壁に着いている状況も発生していることから、今後とも定時性確保へのニーズに対応するためには、それぞれの船舶に対して少なくとも1基のガントリークレーンを投入する必要がある。

(ウ) 関係団体からの要請

平成21年度から平成23年度にかけて、川崎港湾労働組合協議会から、ガントリークレーンの増設等の整備を行い、安全な作業環境を構築することなどについての要請を受けている。コンテナターミナルの管理運営等に係る改善策の検討及び実施について官民で議論するため平成23年に組織された川崎港戦略港湾推進協議会管理運営部会からも、老朽化している現行のガントリークレーン1・2号機の安全かつ安定的な運用に向けた改善策として、3基体制とすることにより、寄港ニーズに応えるとともに、リードタイムの短縮、定時性の確保、さらにはターミナルの信頼性、安定性の確保を図ることが提案されているところである。

さらに、川崎港運協会からは、陳述の際に提出した資料6のとおり「川崎臨海部の課題に対するお願い」として要望を受けている。

(エ) 荷役の安定性、確実性、定時性の確保等の観点からの要請

川崎港コンテナターミナルの利用を検討する荷主が希望する新規コンテナ航路の誘致に取り組む中、船会社からは、1バース3ガントリークレーン体制は、定時性の確保として世界の潮流であり、航路開設における前提条件であるためガントリークレーン増設の要望がある。また、既に複数の航路に就航している船会社からは、川崎港コンテナターミナルへの寄港を判断する上で、確実にバースウインドウ（注：係船利用枠。コンテナターミナルにおける船の停泊場所（バース）を利用できる曜日・時間帯）を確保してほしい旨の要請があった。

(オ) 国際コンテナ戦略港湾における役割からの要請

国際コンテナ戦略港湾の取組は、我が国経済の成長の牽引、地域における雇用の確保、市民生活を支える生活関連物資の安定的な供給に資する非常に重要な取組であり、川崎港において、安定的、効率的な物流サービスの提供を通じて競争力を強化するという役割をしっかりと果たすことは、川

崎港のみならず京浜港の利用促進を図るために不可欠な取組であることから、ガントリークレーンを増設する必要性は高い。

これまで述べてきたような観点から、関係団体等からの要請を踏まえ、ガントリークレーンの増設を検討してきたが、検討を進める中においても、関係団体等から要望等が相次ぎ、整備の必要性は更に高まっているものと認識している。

ウ 整備による効果

(ア) 安定的なサービスの提供及びバースウインドウの拡大

現在、整備を進めているガントリークレーン3号機は、現在稼働中の1・2号機の間設置することとしているため、1号機又は2号機のいずれかが故障等により使用できなくなった際にも、使用できないクレーンを岸壁端部に移動し、修理しつつ、2基体制でのサービスを継続的に提供することが可能となり、船会社からの要望の高い荷役の安定性、確実性を高め、定時性の確保に寄与するものである。また、1船の荷役への2基同時使用及び2船の同時荷役に対して、安定的にサービスを提供できることから、荷役時間の短縮効果や岸壁の効率的な利用も期待でき、そのことで新たなバースウインドウの提供が可能となり、船会社の新たな川崎港寄港の動機付けにつながる。

(イ) コンテナ貨物量の増加

コンテナ貨物量については着実に増加しており、今後も増加が見込まれているところである。

(ウ) 効果的・経済的な点検・修理の実施

ガントリークレーン2基体制においては、1基が定期点検の際に、残る1基のガントリークレーンが故障した場合にはサービス提供が不可能となり、このような事態を絶対に回避するため、点検・修理に当たっては、荷役待ちの短時間で完結できるように作業を細かく分割して行ったり、正常に動作する部品についても予防的に早期に交換するなど、制約条件の多い中での修理を強いられているところである。3基体制になった場合は、定期点検や計画的な修理において作業内容ごとの時間の制約が大幅に軽減され、工法等の選択肢が増えることとなり、効果的・経済的な修理等が可能になる。

エ 整備に係る手続

(ア) 庁内における検討

ガントリークレーン3号機の整備について、平成20年度において、平

成 2 1 年度に基本調査、平成 2 2 年度に詳細設計等を実施することを整備方針として定め、平成 2 2 年度において、平成 2 3 年度から平成 2 5 年度までの間を計画期間とする「川崎再生フロンティアプラン第 3 期実行計画」に位置付け、その中で平成 2 4 年度、平成 2 5 年度に本体製作工事及び据付工事を実施するとしている。

(イ) 予算等に係る手続

ガントリークレーン 3 号機に係る予算は平成 2 4 年第 1 回定例会で議決され、契約手続については、議決を含めて適正な手続に基づいて行われている。また、本件契約に係る予算の執行についても、適法に締結された契約書の定めに従い、相手方からの請求を受け、適正な手続を経て支払いがなされたものであって、適正な契約の履行であり、本市に損害が発生しているものではない。

(4) 措置請求に係る本市の基本的な考え方

ア ガントリークレーン 3 号機増設の必要性について

コンテナターミナルの利用者は定時性確保へのニーズが強く、ガントリークレーンの安定的な稼働による確実な荷役の確保はもとより、天候などの影響により船舶が予定どおり到着できなかった場合にはガントリークレーンなどの荷役機械を追加投入し、荷役時間を短縮し、遅れを取り戻すことができるような荷役体制を確保することは、コンテナターミナルにとって極めて重要なことである。船会社は、港を選択するに際して、こうした安定した荷役環境を重視しており、寄港を検討する上での大きな判断材料としている。

したがって、ガントリークレーン 3 号機の整備により、こうした荷役の安定性、確実性を高め、定時性を確保して、コンテナターミナルの利用者に求められるサービスを確実に提供できるよう、ターミナルを良好な状態に整備・管理するものである。これは、地方財政法（昭和 2 3 年法律第 1 0 9 号）第 8 条に規定する「地方公共団体の財産は、常に良好の状態においてこれを管理し、その所有の目的に応じて最も効率的に、これを運用しなければならない。」という趣旨に合致するものであり、措置請求の主張のような必要のないガントリークレーンのための支出といった事実はない。

ガントリークレーン 1・2 号機は、平成 8 年に供用を開始したものであり、老朽化が進んでいることから、安定した荷役や、安全な作業環境に課題が出てきている現状もある。安全な作業環境については、川崎港湾労働組合協議会からも先ほど述べたとおり強く要請されており、働く方々の安全な荷役作業環境を確保することは港湾管理者の責務でもある。また、こうした状況を

解消するとともに、船会社からの不信感を早急に払拭すること等についても地元港運業界から要請されており、これを真摯に受け止め、応えていくため、ガントリークレーンを増設するものである。3基体制とすることで、老朽化による修理・点検のため休止期間の増加といったマイナス要素を解消することが可能となる。

このように、ガントリークレーンの増設は、関係者の総意でもあり、京浜港における川崎港の役割を果たす上でも重要な整備である。

ガントリークレーン増設に係る予算の議決後、コンテナバース利便性向上につながる事等が認知され、荷主や船会社等の間で川崎港利用の安定性、確実性、定時性に関する信頼度が高まったことが、平成24年度の3つの新規航路の開設という実績につながったものと認識している。

ガントリークレーン3号機の整備を通じて利用者から選択される港づくりを推進し、コンテナ取扱量が増加することは、川崎港における事業活動を誘発し、さらにそれによる経済波及効果も引き出すが、この金額は、ガントリークレーンの増設費用と比較して、はるかに大きなものである。川崎港コンテナターミナルのコンテナ取扱量が42,000TEUである場合、約42億8,000万円が川崎港で事業活動として使われることとなり、この事業活動が及ぼす経済波及効果が約29億4,000万円から約31億1,000万円と算定されている。

このように、コンテナターミナルが生み出す事業活動効果や経済波及効果の影響は、非常に大きいことに加えて、コンテナ事業が市民生活に関連した日用雑貨や食料品といった生活関連物資の多くを取り扱っていることや、自動車部品の輸出など市内産業に対応して事業活動を支えていること等からも、ガントリークレーンを増設し、コンテナターミナルの利用を促進することは、市民生活や経済活動に大きく寄与するものである。

また、新規定期航路が相次いで就航し、コンテナ貨物量も増加傾向にある中、利用者からの要望が強い施設整備に応えることによって、コンテナターミナルの利用拡大を推進し、本市の歳入増につなげることで、これまでと同様に、港湾整備事業特別会計から一般会計への繰り入れを継続し、こうした財源によって住民の福祉の向上を図ることも十分な公益性がある。

このように、コンテナターミナルの利用促進を図ることは、地方自治法第2条第14項の規定、「地方公共団体は、その事務を処理するに当つては、住民の福祉の増進に努めるとともに、最少の経費で最大の効果を挙げるようにしなければならない。」に合致するものであり、措置請求の主張のような

事実はない。

国際コンテナ戦略港湾政策は、必ずしも北米航路や欧州航路などのいわゆる大型船による基幹航路のみを重視したのではなく、経済成長の著しいアジアの動向及びその対応についても十分に包含した政策であり、「京浜港の総合的な計画」においては、川崎港の役割として、背後に広がる冷凍冷蔵倉庫の集積を活かし、今後増大するアジアの輸入貨物の取扱拠点を担うと位置付けられている。

我が国とアジア諸港間などの東アジア域内に就航している船舶は、大型船が就航する欧州・北米航路と異なり、中・小型のコンテナ船が主流であることが明らかにされており、欧州・北米航路は大型化に合わせた大水深岸壁が求められるが、アジア航路においてはそのような大水深岸壁の新設は不要であり、このことは、川崎港コンテナターミナルにおける新規航路の開設という実績からも明白である。

このように、アジア貨物の増加傾向や川崎港における定期航路就航状況を踏まえると、増大するアジアの輸入貨物を分担していくことは、現状を踏まえた堅実な設定であり、また、就航している船舶が中・小型船であるがゆえに、貨物量の増大に対しては多頻度でスピード感のあるサービスが求められることとなるが、そのような要望に応じていくためのガントリークレーンの増設については、川崎港コンテナターミナルの規模に見合う適正な投資であり、既存のコンテナターミナルという財産を効率的に活用する取組であることから、措置請求中の主張のような事実はない。

イ 適正で適法な予算執行手続

本件契約は、川崎港コンテナターミナルにおけるガントリークレーン増設の必要性について、市議会での議論を経て、予算を承認されたものであることから、措置請求中、不必要なものに公金を支出するという主張には理由はない。

また、予算執行手続については、川崎市契約条例（昭和39年川崎市条例第14号）等の規定にのっとり一般競争入札を行い、市議会の議決を経て契約締結したものである。また、既に支出済みの金額についても、契約書の定めに従い、適切な手続を経て支払ったものであり、本市も適正に履行がなされていることを確認しており、契約書上も本市は、相手方から請求を受ければ支払う法的義務がある。

以上のことから、本件契約に基づく契約金額の支払いは、適正な予算の執行であり、本市に損害も発生しておらず、全ての手続は、地方自治法第2条

第14項及び地方財政法第4条第1項にのっとり適法になされており、措置請求において主張するような事実はない。

以上、ガントリークレーンの増設は、必要な港湾施設の整備であり、地方自治法第2条第14項並びに地方財政法第4条第1項及び第8条に合致する適法かつ適正な予算の執行であり、本市に損害は発生していない。

3 請求人の補充意見

請求人は、前記1及び2の意見陳述の結果を踏まえて、平成25年7月12日付けで、次のとおりの補充意見書及び添付資料1点を提出した。

(1) コンテナ取扱量と3基目のガントリークレーン設置の必要性について

ア 川崎市は、本件監査請求に対する弁明として、川崎港の平成24年度のコンテナ取扱量について、推計値として約42,000TEUであると主張し（平成24年5月に青島航路の開設、同年10月に上海航路の開設）、さらに、平成25年3月に深セン航路が開設されたことに伴い、平成25年度には、コンテナ取扱量は、新規契約成立の不確かさを有しつつも、50,000台（TEU）に達すると推計し、その結果、ガントリークレーンの現行2基からもう1基増設して3基体制が必要と主張する。

イ しかし、本当に3基目の増設が必要か否かは、ガントリークレーンの稼働状況（能力）と対比して検討される必要がある。

これを具体的にいうと、川崎の2基のガントリークレーンの年間処理能力は125,000TEUであるところ、2011年度（平成23年度）の実績は、その3割に満たない年間32,000TEUのコンテナ取扱量となっている（ガントリークレーンが2基同時に動いた時間は、わずか4日で、そのうち10.5時間しかない状況である）。

他の港湾についていうと、那覇港は、2基体制で年間213,919TEU（2011年）のコンテナ量を捌いている。

それと対比してみても、川崎市のいう平成24年度及びそれ以降のコンテナ取扱量（推測値）は、2基体制で十二分に捌くことは可能で、3基体制の必要性は認められない。

川崎港に係るコンテナ取扱量がさらに増大することは、川崎市民にとって歓迎すべきことであるが、他方、川崎市のいう推計値をもって直ちに3基体制を採る必要性、必然性は存在しない。

事実の問題として、川崎市は、平成24年度のコンテナ取扱量に対応する、

平成24年度の2基体制のガントリークレーンの稼働率、稼働時間を明示すべきであり、それなしにコンテナ取扱量の増加を抽象的に論じてみても、3基体制の必要性は証明されたことにはならない。

すなわち、平成24年度のガントリークレーンの稼働状況が明示されれば、監査請求人の主張がさらに裏付けられることは必至である。

ちなみに、3基体制の必要性を議論する場合には、他港がどの程度の荷物をどのような何基のガントリークレーンで処理しているかを検討することが必要である。例えば、伊万里港では1基のガントリークレーンで年間51,999TEU(2011年)の貨物を取扱っているのであり、東京港では外貿易コンテナ取扱に限ってみても1基当たり83,016TEUを取扱っている。それと対比しても川崎港の3基体制は不必要である。

川崎港ガントリークレーンの1基当たりの取扱コンテナ量と、ガントリークレーンの1基当たり取扱能力や他港におけるコンテナ取扱量とを比較し、かつ、現実の川崎港での稼働状況をふまえて3基体制の是非を問うことが必須である。

(2) 川崎港と新潟港の比較について

ガントリークレーンを2基体制から3基体制に最近移行した事例として新潟港の実例がある。川崎市が3基体制への必要性をいうのであれば、こうした新潟港との比較検討をした上で、その必要性を主張、立証する必要がある。

すなわち、新潟港では平成7年にコンテナ取扱量が3万4468TEUであったものが、日本海に面しているという立地条件の優位性を生かして中国との関係の航路を開設し、その結果、平成18年には、コンテナ取扱量が16万3898TEUに増大した。こうした状況をふまえて新潟港では2008(平成20)年に2基体制から3基体制に移行した。

ちなみに2基体制時の平成19年の新潟港のコンテナ取扱量は16万1891TEUで1基当たりガントリークレーンのコンテナ取扱量は8万0945TEUで、3基体制に移行した平成20年の新潟港のコンテナ取扱量は15万7628TEUで1基当たりコンテナ取扱量は5万2542TEUとなっている。

こうした新潟港の実態と照らしてみても、川崎港にあっては3基目のガントリークレーンの増設は必要ない。

(3) ガントリークレーンの耐用年数について

川崎市は、ガントリークレーンの耐用年数は17年で、東京港埠頭株式会社の内規では、設置から15年で「延命化対策」を行い、25年で「廃止」に至ると説明し、他方、川崎市のガントリークレーンの供用開始時は平成8年である、

とする。

しかし、それは単なる内規の紹介にすぎず、そして、ガントリークレーンの寿命は、その稼働率とも関係しているところ、現実の各地の港湾のガントリークレーンは各種「延命化対策」（保守点検、修理、部品取替等）によって長期の稼働を行っている。

川崎港では、東京港に比べて使用の稼働率が著しく低く、ガントリークレーンに東京港ほどの負担はかかっていないので、東京よりはずっと長く使用することが可能と考えられる。現に、7月4日の意見陳述の場でも、川崎市の実際にガントリークレーンの運用・整備を担当する職員から、「東京の様に、25年で廃止にしなければならないようなことには、ならない。」との発言もあった。

そこで、川崎市としては抽象的に耐用年数をいうだけでは足りず、監査請求人が資料で示した全国各地のガントリークレーンについて、その設置時期又は供用開始時期を特定し、「廃止」に至ったガントリークレーンがあれば、その稼働（廃止）年数を明示した上で（可能な限り、その平均稼働率も）、川崎市の主張を完結する必要がある。

この耐用年数は、川崎市として市議会における説明では、3基体制の必要性の論拠とすることはなかったはずである。また、論理的にも現在の2基は供用開始時期が平成8年で同時期であり、耐用年数の関係でガントリークレーンの増設をいうのであれば、少なくとも2基の廃止、取替、そしてもう1基の増設ということではなければ、その論理は完結しない。

ともあれ、各地の港湾の耐用年数にかかる前記論点を川崎市として速やかに主張を補充する必要がある。

4 監査対象局の説明

前記2の陳述の後、監査対象局に補充説明を求めたところ、次のとおりの説明があり、資料9点が提出された。

(1) 東扇島総合物流拠点地区と川崎港コンテナターミナル

川崎港には首都圏の物流拠点が形成されており、さらに平成19年度から川崎港コンテナターミナルに隣接して東扇島総合物流拠点地区が形成されている。この東扇島総合物流拠点地区の第2期計画では、川崎港コンテナターミナルを利用することを条件付けているが、進出企業が川崎港を使うためには、希望する曜日での寄港と、必要な頻度で就航していることが必要である。

本市としても、荷主のニーズを踏まえた航路誘致を進出企業や荷主と協力して行っていく必要があるが、船会社が安心して利用できるバースウインドウが

確保されなければ、新たな船の寄港は困難である。そのため、ガントリークレーンを増設して、荷役時間の短縮や荷役の効率化を図ることで、新たなバースウィンドウを確保するとともに、荷役の安定性、確実性及び定時性を確保して、船会社から選択されることが重要である。

このため、平成25年度末には、東扇島総合物流拠点地区に進出した物流倉庫が本格稼動することを見据えて、平成24年度からガントリークレーンの整備に着手し、平成25年度末の完成を予定している。

なお、本市では、第1期・第2期を合わせて、コンテナ取扱量年間37,000TEU、在来貨物年間334,000トンを見込んでいる。

(2) 航路誘致に向けた取組

川崎港におけるコンテナ利用の一層の拡大を図るため、官民一体となってコンテナ貨物集荷とサービス水準の向上を強力に推進することを目的として、港湾局、川崎港振興協会、川崎港運協会、川崎商工会議所及び関東船主会の5団体からなる「川崎港戦略港湾推進協議会」が平成23年9月に発足し、同協議会のポートセールス部会を中心に、新たな航路誘致の活動に取り組んできた。

具体的な活動としてはまず、川崎港コンテナターミナルを利用した場合に、ターミナル近くに物流センターが立地することから陸上輸送コストが低減される荷主や、東京港の混雑を避け安定的なコンテナ輸送を確立したい荷主など、川崎港利用に明確なメリットが生まれる荷主等を訪問し、川崎港を利用した場合の利便性や効果などについて情報交換を行うとともに、必要に応じてこれら荷主の海外現地サイドとの調整を行い、航路を誘致すれば川崎港を利用してもよいとの感触を得る。

このように荷主を何社も訪問する地道な作業を繰り返し行い、川崎港への利用転換可能なコンテナ貨物本数を1本ずつ積み上げていき、船会社が「これだけ貨物量があれば川崎港への寄港を検討してもよい」と判断し協議を開始できるレベルまで到達した時点で、船会社の本社や日本支社との実務的な協議を開始し、荷主などからの後押しを得ながら最終的に航路開設につなげる。

こうしたポートセールス活動の結果、平成24年度には青島航路（平成24年5月）、上海航路（同年10月）及び深セン航路（平成25年3月）の3航路が開設され、平成25年度中には更に1航路の開設に向けて船会社や荷主と具体的な協議を進めている。

(3) コンテナ取扱量の推移と今後の見込み

平成22年度から平成24年度までにおける川崎港におけるコンテナ取扱量（外貿及び内貿）の推移は、次のとおりである。

平成22年度 30,567 TEU（確定値）

平成23年度 32,043 TEU（速報値）

平成24年度 42,041 TEU（速報値）

（平成25年度 53,000 TEU（見込み））

平成24年度は、前述の新規航路開設の影響もあり、前年度比約30%の増加となった。平成25年度は、これらの新規航路が1年間稼働するほか、別途新たな航路開設に向けた具体的な協議を進めていること、さらに東扇島総物流拠点地区の本格稼働といった状況も踏まえ、本市では上記の取扱量を見込んでいる。

（4）コンテナターミナルの岸壁利用状況

2基のガントリークレーンで運営している川崎港コンテナターミナルは、次のような岸壁利用スケジュールを組んでいる。

（例）川崎港コンテナターミナルの岸壁利用スケジュール（平成25年7月現在）

| 曜日 | | 入港船舶 |
|-----|----|--|
| 月曜日 | 午前 | barge fm 横浜 |
| | 午後 | |
| 火曜日 | 午前 | barge fm 横浜 |
| | 午後 | coster トランシ coster 山丸 |
| 水曜日 | 午前 | barge fm 横浜 |
| | 午後 | coster 井本商運 |
| 木曜日 | 午前 | NYK barge fm 東京 |
| | 午後 | SITC(青島) coster 鈴与海運 coster 近海郵船 SITC(上海) |
| | | |
| 金曜日 | 午前 | SITC(深セン) barge fm 横浜 |
| | 午後 | coster 井本商運 |
| 土曜日 | 午前 | NAMUSUNG barge fm 東京 |
| | 午後 | coster 井本商運 coster トランシ |

凡例

| | |
|--|--------------|
| | 外航コンテナ船 |
| | 内航コンテナ船 |
| | コンテナバージ(はしけ) |

曜日により繁閑の差があるが、木曜日から土曜日までは外航コンテナ船・内航コンテナ船がそれぞれ入港しており、新たに他の船が入港するには制約が多い状況にある。

（5）ガントリークレーンの稼働状況

バースウインドウは、ガントリークレーンが1基以上確保され、荷役体制ができる時間帯である。入港から出港まで、コンテナ船が係留されている時間帯は全て、その船のためにガントリークレーンが確保されている。（実際にクレーンが稼働していなくても、他の船の使用が制限されることもある。）

以上のことから、ガントリークレーンの稼働時間のみをもってその稼働率を算出することはできない。

また、川崎港の場合、コンテナ取扱量は、川崎港コンテナターミナルでの取扱数値のみを計上しており、ガントリークレーンを使用しないコンテナの取扱いは含まれていないことから、川崎港コンテナターミナルで扱っている外貿・内貿コンテナ全てガントリークレーン使用対象であるが、他港では、クレーンを使用していないコンテナも取扱量として含まれていることがあり、コンテナ取扱量の数値のみでガントリークレーンの稼働状況を正確に算出することはできない。例えば、那覇港の場合、内貿のバースにはクレーンが設置されておらず、クレーンは外貿のみで使用されている。

なお、川崎港と背景が類似する四日市港のように、ガントリークレーンを3基に増設したことでコンテナ取扱量が増えた例もある。

(6) ガントリークレーン使用に係る必要時間について

コンテナターミナルに船会社等が求める最も重要な機能は、安定的に荷役が行える体制が整っていること、すなわち定時性を確保することである。したがって、そのために重要なことは、ガントリークレーンの実稼働時間よりも、船が入港する予定時間からコンテナ荷役の準備を行い、コンテナ船がバースに係留することが可能な時間内に確実にコンテナ荷役を行い、貨物の積卸しをすることができる体制が整っていることである。

このように、ガントリークレーンが何時間稼働したかという観点よりも、コンテナ船がバースに係留可能な時間内に必要な荷役が確実にできる体制を整えるという観点から、ガントリークレーンを始めとした荷役機械の整備の必要性を判断することが、ユーザーニーズへの的確な対応の上でも重要である。

コンテナ荷役を必要とする船舶の種類、大きさは様々であり、積卸しするコンテナの数量によっても荷役時間は異なる。

しかし、いずれの場合にも必要なことは、バースにコンテナ船が着岸してから離岸するまでの間にコンテナ荷役を完了させることであり、そのための体制ができているということである。

そうしたコンテナ荷役の安定的かつ確実な荷役を実現するため、さらに、天候などの理由により入港が遅れ、荷役作業を急ぐ必要があるときに荷役機械を追加投入できる体制が整っていることは、より定時性を高めることとなる。

アジア航路など中型船以下を投入する新規航路の開設に当たっては、船会社が求めるバースウインドウは半日単位であり、コンテナ船が着岸している間は、いつでも効率的な荷役が行われることをターミナルに望んでいる。

このため、入港後すぐに荷役作業が開始できるような状態に整えておかなければならず、ガントリークレーンの始業点検、オペレーターの乗車、作業位置への移動など、1・2号機の実稼働時間に重なりがない時間帯においても、それぞれの準備時間が必要となってくる。

(7) 関係団体・船会社によるガントリークレーンに係る要望

川崎港への航路誘致活動において交渉した船会社や、既に川崎港コンテナターミナルを利用している船会社からは、荷役の安定性、確実性及び定時性の確保の観点から、本市に対し、ガントリークレーン増設の要望がなされている。

また、川崎港湾労働組合協議会や、川崎港運協会からも、老朽化による作業効率の低下や安全性への懸念などの理由から、ガントリークレーン増設の要望がなされている。

(8) 川崎港コンテナターミナルの各施設と関係者

川崎港コンテナターミナルの各港湾施設と許可受人及びこれらの施設での作業等に従事する関係者は、次のとおりである。

| 港湾施設 | 許可受人 | 関係者 |
|-------------|---|---|
| 1級専用荷さばき地 | 東洋埠頭(株) | |
| 1級一般荷さばき地 | 川崎港湾物流協同組合 | |
| 2級一般荷さばき地 | 川崎港湾物流協同組合 | |
| シャーシ置場 | 東洋埠頭(株)・川崎港湾物流協同組合 | |
| ゲート関連施設 | 川崎港湾物流協同組合 | |
| 荷役機械置場 | 川崎港湾物流協同組合 | |
| メンテナンスショップ | 川崎港湾物流協同組合 | |
| リーファーコンセント | 川崎港湾物流協同組合 | |
| ガントリークレーン | 東洋埠頭(株) | (株)村山商店、三田港運(株)、川崎荷役(株) |
| トランスファークレーン | 東洋埠頭(株) | (株)村山商店、三田港運(株)、川崎荷役(株) |
| 係留施設 | 【船舶代理店】 東洋埠頭(株)、(株)ダイト ーコーポレーション、 (株)東京マリンサービス | 船会社（日本郵船(株)、川崎汽船(株)、横浜港開発事業(株)、井本商運(株)、鈴与海運(株)、近海郵船物流(株)、鶴崎海陸運輸(株)、山九(株)、SITC CONTAINER LINES CO.,LTD、NAMSUNG SHIPPING CO.,LTD、DOLE FRESH FRUIT INTERNATIONAL, LTD) |

※ 川崎港湾物流協同組合は、川崎港で港湾運送事業を営む31社で構成される団体である。

(9) コンテナ船の寄港に係る施設利用許可と荷役の流れ

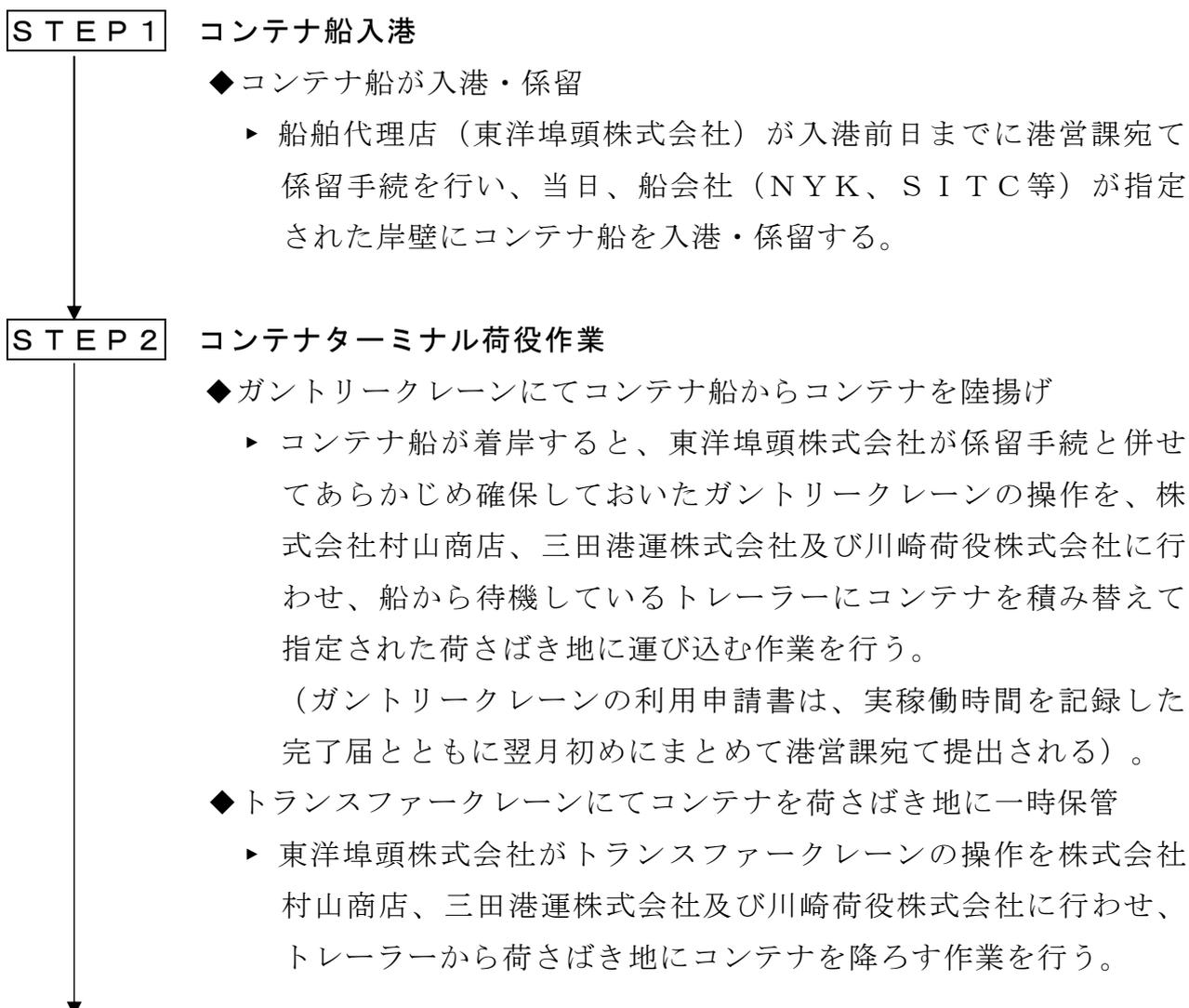
ア 寄港計画の策定及び係留施設の使用許可申請等

コンテナ船の寄港スケジュール等を定めた寄港計画は、船会社が策定している。コンテナ船の入出港に当たっては、船会社は、入港日の1週間前から前日までの間、東洋埠頭株式会社との間でメール、電話等により入出港日時の調整を行った後、入港前日までに東洋埠頭株式会社が港湾局川崎港管理センター港営課（以下「港営課」という。）宛てに、係留施設の使用許可申請書を提出する。

また、船会社は併行して、積卸しするコンテナ数についても東洋埠頭株式会社と調整を行い、東洋埠頭株式会社は、ガントリークレーン、トランスファークレーン等の荷役作業に必要な港湾施設の利用を確保する。

イ 荷役の流れと関係者

川崎港コンテナターミナルにおける荷役の流れと関係者（輸入の場合）は、次のとおりである。



STEP 3 コンテナ輸送

- ◆トランスファークレーンにてトレーラーにコンテナを積み込み、ゲートで最終確認した上で荷主の元へ輸送
 - ▶ 東洋埠頭株式会社がトランスファークレーンの操作を株式会社村山商店、三田港運株式会社及び川崎荷役株式会社に行わせ、荷さばき地からトレーラーにコンテナを積み込む作業を行う。
 - ▶ 通関などを行う海運貨物取扱業者が荷主と調整の上、陸上輸送の手続きを行い、ゲートでコンテナを最終確認した上で陸運業者が荷主の元へコンテナを輸送する。

(10) ガントリークレーン1・2号機の点検・整備及び故障等の状況

現在のガントリークレーン1・2号機は、川崎港コンテナターミナルが供用を開始した平成8年4月から使用しており、既に17年が経過している。

定期点検は「コンテナターミナル荷役機械設備保守点検業務」を委託して実施しており、月例点検は1基当たり2日、年次点検は1基当たり7日を要するため、1年間で1基当たり31日の点検日数が必要となる。

また、平成17年度には、クレーン設備の老朽化及び塩害等による著しい機器の腐食に対処するため、「コンテナターミナル荷役機械補修調査業務」を委託し、この結果に基づいて補修計画を立て、平成18年度から平成23年度までの6年間において、主に高圧受配電設備、制御盤設備、電動機設備、鋼構造部減肉部補修及び塗装等の補修工事を実施し、クレーンの安全性及び機能維持を確保するなど、長寿命化の取組を進めてきたが、次のとおり、老朽化により故障は増える傾向にある。

| | 平成10年度 | 平成22年度 | 平成23年度 | 平成24年度 |
|-----|--------|--------|--------|--------|
| 故障 | 10回 | 20回 | 25回 | 28回 |
| 中断 | 2回 | 9回 | 8回 | 9回 |
| 乗換え | 0回 | 1回 | 2回 | 3回 |

※1 コンテナターミナル荷役機械設備保守点検業務委託報告書より抽出

※2 荷役作業中に故障し、おおむね、30分以内に回復した場合に「中断」、30分を超えると、もう一方のクレーンに「乗換え」となる。

なお、維持・補修費の推移は、次のとおりである。

コンテナクレーンの維持・補修費(決算額)について

(単位:円)

| 年度 | 決算額 |
|--------|-------------|
| 平成8年度 | 0 |
| 平成9年度 | 0 |
| 平成10年度 | 12,495,000 |
| 平成11年度 | 48,195,000 |
| 平成12年度 | 11,865,000 |
| 平成13年度 | 9,712,500 |
| 平成14年度 | 11,182,500 |
| 平成15年度 | 16,485,000 |
| 平成16年度 | 18,372,900 |
| 平成17年度 | 14,673,750 |
| 平成18年度 | 44,380,000 |
| 平成19年度 | 133,350,000 |
| 平成20年度 | 126,724,000 |
| 平成21年度 | 126,447,000 |
| 平成22年度 | 173,436,000 |
| 平成23年度 | 94,000,000 |
| 平成24年度 | 6,736,000 |

※ 平成24年度は決算見込額

定期点検、修理及び故障により、1基のみの状態で荷役作業を行った回数は、平成24年度は90回、平成25年度は6月までに22回あった。

点検中にもう一方が故障した場合、月例点検ならば1時間程度で緊急に稼働させることが可能となっている（緊急対応が可能な形で点検を実施している。）。年次点検についてはこのような対応はできない。

1・2号機共に使用できずに、予定されていた荷役業務が大幅に遅延したことはこれまでないが、現在の2基体制を続けた場合、今後発生する可能性はあり、設備管理者である本市に対し、損害賠償請求がなされることも予想される。

本市としては、今後、平成28年頃を目途に、平成17年度と同様の補修調査を委託した上、補修により更に長寿命化を図る見込みで、3号機を導入して3基体制となっても、1・2号機の廃棄は予定していない。

(11) 使用料収入及び港湾整備事業特別会計から一般会計への繰出しの状況

コンテナクレーン及び係船岸壁（コンテナバース）の使用料収入の状況は、次のとおりである。

(単位：円)

| | 平成22年度 | 平成23年度 | 平成24年度 | 平成25年度 |
|------------------|------------|------------|------------|------------|
| ガントリークレーン使用料 | 23,286,457 | 16,359,120 | 25,254,331 | 52,342,000 |
| トランスファークレーン使用料 | 26,377,680 | 26,806,920 | 27,468,420 | 37,187,000 |
| 係船岸壁（コンテナバース）使用料 | 8,969,272 | 6,770,760 | 10,310,701 | 2,595,974 |

※1 平成22・23年度は決算額、平成24年度は決算見込額である。

※2 平成25年度については、クレーンは予算額、係船岸壁は5月までの実績額である。

また、上記使用料収入を含む港湾整備事業特別会計から一般会計への繰出金の状況は、次のとおりである。

平成15年度～平成18年度 0円

平成19年度 42,222,605円

平成20年度 236,251,000円

平成21年度 313,734,000円

平成22年度 360,571,064円

平成23年度 461,884,332円

平成24年度 594,894,213円

合計 2,009,557,214円

※ 平成15年度から平成23年度までは決算額、平成24年度は決算見込額である。

なお、平成25年度予算額は、640,895,000円

5 事実関係の確認等

請求人の陳述、関係職員の陳述、関係職員調査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) 川崎港コンテナターミナル事業をめぐる取組経過

港湾局に提出を求めた書類（「東扇島総合物流拠点地区の概要」、「東扇島総合物流拠点地区第2期進出企業募集要項」、同物流拠点地区に係る本市と進出企業とで締結した「事業実施協定書」及び平成22年度から24年度までの川崎港のコンテナ取扱量）並びに公表されている資料（「東京港、川崎港、横浜港の広域連携強化に係る基本合意書」、「京浜港共同ビジョン」、国際コンテナ戦略港湾の選定に係る国土交通省ホームページ、「京浜港の総合的な計画」）によれば、次のアからウまでのとおり認められる。

ア 京浜3港の連携と川崎港

本市では、東京都及び横浜市と共に、アジア諸港の躍進等により日本港湾の国際的地位が低下する中、このまま放置すれば国際基幹航路から外れ、我

が国経済にも深刻な影響が出るとの危機感から、東京湾の国際競争力の強化を図るため、東京港、川崎港及び横浜港の連携を一層強化することで合意し、平成20年3月21日、「東京港、川崎港、横浜港の広域連携強化に係る基本合意書」を締結した。

基本合意書では、将来のポートオーソリティを視野に入れながら、共同で広域連携の仕組みづくりの検討に着手するとともに、経済界や港湾関係者などの利用者のニーズに的確に答えていくことが記されている。

基本合意書締結以降、3港では、コンテナ船入港料の一元化や3港共同セミナーなどの連携施策を展開してきたが、併せて今後の京浜港が目指す方向性について検討を進め、港湾関係者、商工会議所、学識経験者等による京浜港広域連携推進会議における議論や意見を踏まえて、平成22年2月、「京浜港共同ビジョン」を3港で策定した。

この「京浜港共同ビジョン」では、京浜港の現状分析を行った上で、将来像やその実現に向けた基本戦略等を掲げている。

その後、国土交通省成長戦略会議における検討課題の一つである「海洋国家日本の復権」の取組として、「選択と集中」により我が国港湾の国際競争力を強化すべく募集された国際コンテナ戦略港湾に、3港は共同して申請を行った。申請に際し、川崎港の役割として、増大するアジアの輸入貨物の分担を掲げ、川崎港コンテナターミナルの機能を強化し、アジア航路貨物増大への対応や、内航フィーダー船への円滑な対応を図ることとしていた。選定に当たっては、「民」の視点の港湾運営、コスト低減策、国内貨物の集荷策などの具体性、計画性、実現性など今後の伸び代を重視する選定基準が定められており、この基準に基づき、京浜港は阪神港と共に、平成22年8月、国際コンテナ戦略港湾に選定された。

このような流れを踏まえ、「京浜港共同ビジョン」で示した京浜港の目指すべき将来像の実現に向け、地方自治法第252条の2第1項の規定に基づき、川崎市、東京都及び横浜市により設立された「京浜港連携協議会」において、平成40年代前半を目標年次とした「京浜港の総合的な計画」が平成23年9月に策定された。

この「京浜港の総合的な計画」の中では、特にコンテナ物流について、国際コンテナ戦略港湾の目標の実現に向けて、より早期に、貨物集荷策や港湾機能の充実強化などの基本戦略を展開することとしており、基本戦略の「コンテナターミナルの施設配置等」において、川崎港は、川崎港コンテナターミナル及びその背後の東扇島総合物流拠点倉庫等の集積を活かし

ながら、戦略的に取り組む内航フィーダー貨物や更に増大するアジア貨物に的確に対応するための施設整備を着実に進めるとともに、コンテナターミナルの充実を図ることとされている。

イ 東扇島総合物流拠点地区の整備と川崎港コンテナターミナル

本市では、平成19年1月に策定された東扇島総合物流拠点地区形成計画に基づき、川崎港コンテナターミナル背後地約23haを「東扇島総合物流拠点地区」と位置付け、川崎港コンテナターミナルと近接している特色を最大限に活かした高機能物流施設の立地誘導を図るため、2期にわたり進出企業の募集を行った。平成19年度に公募を実施した第1期地区（12.6ha）では、4企業が既に事業を開始している。第2期地区（9.9ha）については、「東扇島総合物流拠点地区第2期進出企業募集要項」（平成22年10月）によれば、コンテナ貨物取扱計画を定めるほか、川崎港コンテナターミナルを継続的に利用することを応募条件としており、公募の結果、5企業の進出が決定され、平成25年度中には全ての企業が事業を開始し、同物流拠点地区が本格稼動することが予定されている。本市と進出企業との間で締結する「事業実施協定書」において定められた川崎港利用計画を3事業年度連続して達成することができない場合は、本市から協定を解除することができることとされているなど、川崎港の利用促進を図る内容となっている。各進出企業から提出された利用計画に基づき、本市では、第1期・第2期を合わせて、年間のコンテナ取扱量として約37,000TEUを見込んでいる。

本市では、ガントリークレーン3号機の完成についても、この物流拠点地区が本格稼動する平成25年度中を予定している。

ウ 新規航路の開設とコンテナ取扱量の増加

川崎港戦略港湾推進協議会ポートセールス部会を中心とした、川崎港におけるコンテナ利用の一層の拡大を図るための新規航路の誘致活動により、平成24年5月には青島航路、同年10月には上海航路、平成25年3月には深セン航路の3航路が開設された。

新規航路の開設により、川崎港におけるコンテナ取扱量は、平成22年度が30,567TEU（確定値）、平成23年度が32,043TEU（速報値）のところ、平成24年度は42,041TEU（速報値）となっている。このうち、新規航路の開設分は、8,880TEU（青島航路5,498TEU、上海航路3,382TEU）であった。

(2) 川崎港コンテナターミナルの荷役業務等の現状等

ア コンテナターミナルに求められるサービス水準

請求人は、ガントリークレーン2基の同時稼働日・時間が少なく、その活用が十分になされていない、その処理能力から見ても取扱量は少なく、稼働率が低いことを挙げている。

これに対し、港湾局は、コンテナ船の入港から出港まで、その船が係留されている時間帯は全て、その船のためにガントリークレーンが確保されている時間であるとして、ガントリークレーンの実稼働時間のみをもってその稼働率を算出することはできないとしている。その上で、ガントリークレーンの必要性の判断にとって重要な観点は、船が入港する予定時間からコンテナ荷役の準備を行い、コンテナ船がバースに係留することが可能な時間内に確実にコンテナ荷役を行い、貨物の積卸しをすることができる体制が整っていることであるとしている。

一般財団法人国際臨海開発研究センター国際港湾政策研究所政策研究室小門武主任研究員の「コンテナターミナルのサービス水準」によれば、荷主から船会社に対するニーズとして、製造業や流通業において、

- ① 指定した時間、頻度を厳格に守る定時性の確保等が求められ、納期が守れること。
- ② 貨物引取（コンテナターミナルからの貨物搬出）が迅速かつ弾力的にできること。

としており、また、船会社からコンテナターミナルに対するニーズとして、

- ③ コンテナ船の効率的、経済的運航の観点から、貨物の積卸しに関して効率的な積卸しができること。
- ④ 船舶運航における定時性の保持は船会社にとって最重要課題であり、待たされることなくバースウインドウが確保できること。
- ⑤ 天候等の理由により、船舶が予定どおり到着できなかった場合、ガントリークレーン等の荷役機械や作業員の投入により、荷役時間の短縮を実施する柔軟な荷役体制をとれること。

としており、荷主や船会社等がコンテナターミナルに対して求める最も重要な機能は、安定的に荷役が行える体制が整っていること、すなわち定時性の確保であるとされている。

イ 既設ガントリークレーンの稼働状況等

(ア) 川崎港コンテナターミナルには、現在、平成8年に設置された2基のガントリークレーンがある。

平成23年度において、既設の2基が同時に稼働したのは、請求人の主

張では4日間（累計10時間30分）であるが、軌道走行式荷役機械使用許可一覧表で確認したところ、次のとおり6日間（累計20時間30分）であり、この2基が同時に稼働している時間帯は、故障等のトラブルに備えた予備機がない状態となっている。

| 日 時 | | 時 間 | |
|-----|-------------|-------------|---------|
| 1 | 平成23年 6月29日 | 19:00～ 1:00 | 6時間 |
| 2 | 平成23年 7月23日 | 8:30～12:40 | 4時間10分 |
| 3 | 平成23年 9月 2日 | 8:30～ 9:40 | 1時間10分 |
| | | 10:30～11:30 | 1時間 |
| | | 20:30～23:00 | 2時間30分 |
| 4 | 平成23年 9月 3日 | 0:30～ 4:05 | 3時間35分 |
| 5 | 平成23年 9月15日 | 8:30～10:05 | 1時間35分 |
| 6 | 平成23年11月25日 | 9:30～10:00 | 30分 |
| 合 計 | | | 20時間30分 |

さらに、ガントリークレーンの保守点検委託業者である永谷工業株式会社が作成した保守点検業務報告書によれば、ガントリークレーンの定期点検又は修理により、1基の状態が荷役作業を行った回数は、平成24年度において90回（1号機のみ40回、2号機のみ50回）であった。

- (イ) 荷役に要する時間としては、ガントリークレーンが実際に稼働する時間に加えて準備時間が必要であり、また、船舶の着岸に係留施設使用許可の開始時刻より遅れることや、悪天候等による荷役作業の遅れも生じうる。そのため、船舶に係留施設使用許可が行われると、その時間内で実際の荷役に応じてガントリークレーンを使用させているのであり、例えば、平成23年11月の係留施設使用時間及びガントリークレーンの稼働時間は、別紙1（48頁の後に添付）のとおりである（別紙1の右表において、ガントリークレーンの稼働時間が係留施設使用許可時間内に収まっていない部分（4日の1号機、23日の2号機、24日の2号機、26日の2号機及び30日の1号機）があるが、これは係留施設使用許可後に急ぎよ着岸予定が変更になった場合などに、その変更を文書上に反映しきれていないことによるものである。）。
- (ウ) 他方、前記の保守点検業務報告書によれば、平成10年度、平成22年度から平成24年度までの既設ガントリークレーンの故障、中断及び乗換えの状況は、次のとおりである。

| | 平成10年度 | | 平成22年度 | |
|-----|--------|------------------------------|--------|-------------------|
| 故障 | 10回 | 1号機：8回 2号機：2回 | 20回 | 1号機：6回 2号機：14回 |
| 中断 | 2回 | 1号機：1回 2号機：1回 | 9回 | 1号機：3回 2号機：6回 |
| 乗換え | 0回 | — | 1回 | 2号機 ⇒ 1号機：1回 |
| | 平成23年度 | | 平成24年度 | |
| 故障 | 25回 | 1号機：11回 2号機：14回 | 28回 | 1号機：6回 2号機：22回 |
| 中断 | 8回 | 1号機：4回 2号機：4回 | 9回 | 1号機：4回 2号機：5回 |
| 乗換え | 2回 | 1号機 ⇒ 2号機：1回 2号機 ⇒ 1号機：1回 | 3回 | 2号機 ⇒ 1号機：3回 |

※ 中断及び乗換えの回数は、故障回数の内数である。

故障の内容は、ブーム（ガントリークレーンの腕部）やスプレッダ（コンテナ専用の吊り上げ装置）の不良、走行異常、航空障害灯の不点灯など様々であり、即座に回復できるものもあれば、作業の中断を余儀なくされるものもあった。

なお、乗換えの例としては、次のようなものがあった。

- 平成23年6月1日、2号機による荷役作業を開始しようとしたところ、レーン設定ができないトラブルが発生したため、1号機に乗り換えて荷役を実施した。このとき、2号機の復旧作業に50分を要している。
- 平成23年9月28日、1号機による荷役作業を開始しようとしたところ、走行ケーブルリールの巻き取り不具合が発生し、2号機に乗り換えて荷役を実施した。このとき、1号機の復旧作業に2時間20分を要している。
- 平成25年2月12日、2号機による荷役作業を開始しようとしたところ、ブームが下がらない異常が発生したため、1号機に乗り換えて荷役を実施した。このとき、2号機の復旧作業に1時間50分を要している。

前記のとおり、近年は、老朽化の影響により故障回数等が増加していることは否定できないところ、定期点検又は修理中に、稼働できる1基が故障してサービス提供が全くできなくなる事態を回避すべく、定期点検又は

修理を短時間の作業に分割して行うことによって、途中でも1時間程度で緊急に稼働できるようにしたり、正常に作動する部品について予防的に早期に交換するなど、点検・修理の手順・方法を変えて対処している状態である。

(3) ガントリークレーン増設に係る要請書等について

こうした状況の下、川崎港コンテナターミナルのガントリークレーン増設について、川崎港湾労働組合協議会及び川崎港運協会から、それぞれ複数回にわたり要請書等が提出され、各要請書等には次のとおり記載され、ガントリークレーン増設の要望がなされている。

「開設以来14年を経て老朽化し、危険極まりない「かわさき港コンテナターミナル」に於ける荷役機器・施設の整備を行うと同時に、他のターミナル並に大型船の荷役が可能なクレーン等の増設を早急に行うこと。」

【2009年4月20日付け川崎港湾労働組合協議会議長から川崎市長宛て「要請書」から抜粋】

「開設以来15年を経て老朽化した「かわさき港コンテナターミナル」に於ける荷役機器・施設の整備を行い安全な職場環境を確立すると同時に、他のターミナル並に大型船の荷役が可能なクレーン等の増設を行うこと。」

【2010年3月15日付け川崎港湾労働組合協議会議長から川崎市長宛て「要請書」から抜粋】

「「かわさき港コンテナターミナル」に於いて、ガントリークレーンの増設、老朽化した荷役設備、照明施設の充実、ヤード内の舗装などの整備を行い安全な作業環境を構築すること。

また、港湾道路・野積場・荷捌地などの照明施設の充実を図り安全で利用しやすい環境を構築すること。」

【2012年3月15日付け川崎港湾労働組合協議会議長から川崎市長宛て「要請書」から抜粋】

「ガントリークレーンをはじめとする荷役機械については、製作から長い期間が経過していることから、作業効率の低下を招くとともに、安全性の観点からも不安があるとの意見が多く多くの会員より出ております。

つきましては、貴市におかれましては、財政的に大変厳しい折とは存じますが、ガントリークレーンの増設やその他荷役機械のリプレイス等のご検討を賜りますようお願い申し上げます。」

【平成23年12月26日付け川崎港運協会会長から川崎市長宛て「川崎港コンテナターミナルに

おける荷役機械の拡充等について（要望）」から抜粋】

「② ガントリークレーン3号機の早期設置

現在、製作中の3号機は、平成26年4月1日からの供用開始とのことですが、以下の理由により1日でも早い設置・稼働を要望します。

- ・現在の1号機、2号機は製作から長期間が経過していることから、故障が多く、作業の中断や他機への乗り換えを余儀なくされるケースが頻繁に起こることや、老朽化による作業効率の低下を招いている。
- ・又、安全性の観点からも不安があるため、必然的に修理・点検の頻度が多くなり休止期間が増加している。
- ・上述のマイナス要素から生じるユーザー（船会社）からの不信感を早急に払拭しなければならない。」

【平成25年6月24日付け川崎港運協会会長から川崎市長宛て「川崎臨海部の課題に対するお願い」から抜粋】

(4) 川崎港コンテナターミナルの施設利用について

川崎港コンテナターミナルのガントリークレーンについては、元請である東洋埠頭株式会社が使用許可を受けて、村山商店株式会社、三田港運株式会社及び川崎荷役株式会社に作業を行わせているものである。この点につき、東洋埠頭株式会社等の公式ホームページで確認した。また、川崎港コンテナターミナルの各施設において、東洋埠頭株式会社のほか、川崎港湾物流協同組合加盟各社などが作業に関わっていることを、同社及び同組合の公式ホームページにより確認した。

(5) 他港の状況

川崎港との比較対象として請求人が挙げている那覇港、伊万里港及び新潟港の状況は、別紙2（最後尾に添付）のとおりである。

(6) 3号機の整備に係る本市における手続

ア 庁内における検討

平成20年11月オータムレビュー関係資料、コンテナ荷役効率化検討調査委託報告書、東扇島コンテナクレーン詳細設計委託報告書及び「川崎再生フロンティアプラン第3期実行計画」によれば、次のとおり認められる。

平成20年度に、①荷役の迅速性の向上、②定時性・確実性の向上、③安全性の向上、等の観点からガントリークレーン3号機の整備について議論を行い、平成21年度に基本調査、平成22年度に詳細設計、平成23年度以

降に本体製作工事及び据付工事を実施することを整備方針として定めた。

平成21年度の基本調査（コンテナ荷役効率化検討調査委託）では、川崎港コンテナターミナルの現状把握、ガントリークレーン3号機導入の必要性和効果、ガントリークレーンの基本仕様の検討などがなされた。

その後、平成22年度には、平成23年度から平成25年度までの間を計画期間とする「川崎再生フロンティアプラン第3期実行計画」に、ガントリークレーン3号機の整備を、港湾物流機能の高度化のための施策課題としたコンテナターミナル維持・整備事業の中に位置付けた。その内容は、第2期公募で選定された企業による東扇島総合物流拠点地区の整備促進や港湾物流機能の強化を図るため、平成23年度にガントリークレーン整備に向けた調整を行い、平成24年度、平成25年度に本体製作工事及び据付工事を実施するというものである。このほか、平成22年度には、詳細設計（東扇島コンテナクレーン詳細設計委託）が実施された。

イ 市議会における予算の議決

川崎市議会提出資料及び川崎市議会会議録によれば、前記アの検討の後、平成24年第1回市議会定例会に、ガントリークレーン3号機設置に係る予算として平成24年度支出予定額2億円、平成25年度限度額8億円、全体事業費合計10億円を債務負担行為として計上した議案第66号「平成24年度港湾整備事業特別会計予算」が提出された。市議会に提出された資料は、港湾整備事業特別会計を含む「平成24年度川崎市特別会計予算」及び「平成24年度各会計歳入歳出予算説明資料」の2点である。

なお、ガントリークレーン3号機の設置に係る費用の財源は、港湾整備事業基金（将来の大規模な港湾整備事業に充てるため、毎年度、港湾整備事業特別会計の決算時における剰余金を積み立てているものであり、平成25年3月31日時点の現在高は、約40億3,800万円である。）から港湾整備事業特別会計への繰入金（港湾整備事業基金繰入金）であると説明された。（ただし、平成24年度については、港湾整備事業基金からの繰入れはなされずに、港湾整備事業特別会計から支出された。）

本会議では、厳しい財政状況の下でガントリークレーン増設の予算を計上することの必要性和効果等の質問に対し、本市からは、コンテナ航路は定時性が重視されるどころ、既設の2基のガントリークレーンは供用開始から16年経過し、1基当たり年間31日は使用できないことから、荷役の安定性、航路の定時性を確保しにくく、寄港しない船会社も見られること、船会社や港湾運送事業者等から増設の強い要望があること、1基増設によって、

点検・修理等の間も常時2基が稼働できる状態になり、外航コンテナ船の新たな寄港や小型船の2隻同時荷役も常時可能となり、利用拡大が期待されることの説明がなされた。また、一部の議員からは、コンテナ処理能力にはるかに届かない取扱量の現状で、今後も大幅な増加が見込めないのに3基目のガントリークレーンを増設することは止めるべきである、現在の稼働状況からするとガントリークレーン2基のままで十分余力がある等の質問がなされ、質疑が行われた。このような審議を経て、ガントリークレーン増設に反対の立場から予算の組替えを求める動議が提案されたが、動議は否決され、議案第66号は原案どおり可決された。

ウ 本件契約の締結及び代金支払等

本件契約の締結に係る事務については、「川崎市総合評価一般競争入札実施要綱」により、総合評価一般競争入札（特別簡易型）を採用し、平成24年2月1日に入札公告を行い、同月10日に入札参加を締め切り、同月16日から同年3月8日までの間に入札書・技術資料等の提出を受け付け、同月22日に開札を実施、JFEエンジニアリング株式会社が8億5,700万円で落札した。

工事の予定価格が8億5,889万円で、契約締結には川崎市契約条例第5条の規定により議会の議決を要することから、平成24年第2回市議会定例会に、議案第98号「川崎港コンテナターミナル・コンテナクレーン製作工事請負契約の締結について」が提出された。川崎市議会提出資料及び川崎市議会会議録によれば議案提出に先立って、平成24年5月31日の市議会市民委員会において、議案第98号を含む「平成24年第2回川崎市議会定例会議案（平成24年6月4日提出）」及び「コンテナターミナル整備事業（ガントリークレーン3号機の整備）」と題した参考資料に基づき、港湾局より議案の説明を行った。本会議においては、過大投資ではないかという観点からの質疑も含めて審議され、平成24年6月22日、前記議案は可決された。

前記の市議会議決を受けて、本市は、平成24年6月29日付けでJFEエンジニアリング株式会社と契約を締結したものであり、契約金額は、税込で8億9,985万円となっており、契約書において、履行期限を平成26年3月31日までと定め、各年度における支払限度額は、平成24年度9,985万円、平成25年度8億円と定めている。

平成25年7月4日現在、本件契約において本市が支払済みの金額は、平成24年8月6日に、平成24年度前払金として4,437万円、平成25年

4月12日に内払金として5,548万円、同年5月22日に、平成25年度前払金として3億1,556万円、合計で4億1,541万円である。

残額4億8,444万円については、契約の履行を確認した後、JFEエンジニアリング株式会社の請求を受け、支払う予定となっている。

(7) 川崎港コンテナターミナル整備による本市への経済効果

コンテナ船が川崎港に入港し、コンテナターミナルにて荷役作業を行った後、出港するまでの各種事業活動への経済的な効果について、平成23年の入港隻数・コンテナ取扱個数を用いて、船舶の入出港に関する料金、入港料・租税関係、荷役機械使用料、荷役料金関係、コンテナ詰め出し料金、内陸輸送料金などにより試算すると、約32億7,000万円となる。

平成23年のコンテナ取扱個数は、約32,000TEUであり、平均すると1TEU当たり約102,000円の事業活動効果が生じることとなる。

上記の事業活動に及ぼす効果（平成23年の場合、約32億7,000万円）が、市内経済に及ぼす効果について、川崎市産業連関表を用いて算出すると、更に、生産誘発額としては約22億6,000万円から約23億9,000万円、就業誘発者数としては134人から217人の経済波及効果があることになる。

以上の点につき、「川崎港コンテナターミナルの運営に関する調査業務委託報告書」（平成25年3月）における経済波及効果分析及び「平成17年川崎市産業連関表を使った経済波及効果の簡易分析ツール」（川崎市総合企画局統計情報課）により確認した。

6 監査委員の判断

住民監査請求に基づく監査及び勧告についての決定は、地方自治法第242条第8項において、監査委員の合議によるものと規定されている。

監査委員は、本件措置請求を受理後、前記監査対象事項について慎重に審議を重ねてきたが、意見が一致せず、最終的に合議不調となったことから、監査及び勧告についての決定には至らなかった。

参考までに、以下に監査委員の意見を列記する。

(1) 松川欣起監査委員、奥宮京子監査委員及び菅原進監査委員の意見

ア 政策事項についての判断基準

本件契約は、現在2基のガントリークレーンが設置されている川崎港コンテナターミナルに、新たに3基目のガントリークレーンを増設することを目的とするものであり、港湾設備の充実を図り、同コンテナターミナルの荷役

作業の効率性を高めようとする観点からの川崎市長の政策判断に基づく財務会計上の行為ということができる。

かかる政策判断に基づく契約の締結については、当該契約の目的やその必要性、契約の締結に至る経緯、契約の内容に影響を及ぼす社会的、経済的要因その他の諸般の事情を総合考慮した地方公共団体の長の合理的裁量に委ねられており、これら諸般の事情を総合考慮した上でなお、地方公共団体の長の判断が裁量権の範囲を逸脱し又はこれを濫用するものと評価されるときでなければ、直ちに当該契約の締結が地方自治法第2条第14項等に反し違法となるものではないと解されている（最高裁平成25年3月28日判決（平成23年（行ヒ）第452号）及び平成23年12月2日判決（平成22年（行ヒ）第175号）参照）。

そこで、本件契約を締結した市長の判断について、こうした見地から、上記のような諸般の事情を総合考慮した裁量権の行使として合理性を有するか、以下検討する。

イ 本件契約の合理性の有無

(ア) 前記5の(1)で確認した事実関係によれば、本件契約は、京浜港が我が国の港湾の国際競争力を強化すべく国際コンテナ戦略港湾に選定されたことに伴い、川崎港が背後にある冷凍冷蔵倉庫の集積を活かし、増大するアジアの輸入貨物を分担するため、コンテナターミナルにおける荷役業務体制を強化することを目的として締結されたものである。

隣接の横浜港及び東京港と比較すると、川崎港へのコンテナ船の寄港は限定的であり、将来のコンテナ取扱量は不確定であるものの、平成24年度以降、青島航路を始め相次ぐ新規航路の開設によりコンテナ取扱量が着実に増えていること、平成25年度中の東扇島総合物流拠点地区の本格稼働によりコンテナ取扱量の増加が予想されること、相当数の内航フィーダー船の利用が見込まれること、本市内には製造業者を始め多くの企業が集積しコンテナターミナルの潜在的需要があることから、川崎港コンテナターミナルにおける荷役業務の強化を図ることには合理的理由があると言える。

(イ) この点、請求人は、既設のガントリークレーン2基が同時に稼働した日数・時間が少ないことや、1基当たりのコンテナ取扱量はその処理能力と比較し少ないことを挙げ、更に1基増設する必要性はないと主張している。

しかしながら、前記5の(2)で述べたとおり、定時性の確保等の港湾のコンテナターミナルに要求される水準を実現するためには、1隻の係留施設使用許可時間中、故障に備える予備機を含めた2基が稼働できる状態が望ま

しいところ、既設の2基体制では、定期点検・修理中により1基が使用できない時間帯が生じることに加え、突発的な故障の回数が増加している。既設の2基は、今後、更に老朽化が進み、故障やそれによる作業の中断の回数も増えることが予想されるばかりか、現状でも、2隻同時着岸時はもちろん、コンテナ取扱量が増加した場合は、港湾機能として大きなリスクを抱えていると言わざるを得ない（定期点検及び修理の手順・方法の工夫による対処にも、限界があると考えられる。また、前記1の（3）で述べたとおり、請求人からは、需要を伸ばすためにはガントリークレーンの稼働時間を広げることが必要である旨の意見が述べられており、港湾のサービス向上及び国際競争力強化の観点からは、例えば夜間荷役業務を行うなどの改善に取り組むことも必要であるが、そのことのみによって、既設の2基体制のリスクが解消するとは考えられない。）。

激しい国際競争の中、安定性、定時性及び確実性の確保等の要求を満たせないリスクのある港湾は、新規航路の誘致などに当たり、極めて不利な状況となるだけでなく、ガントリークレーンの故障による荷役業務の遅れによる損害が発生した場合、本市が最終的に当該損害の賠償責任を負う事態も懸念される。

こうした港湾業務の特殊性を勘案すると、単に既設ガントリークレーンの実稼働時間や現時点でのコンテナ取扱量のみから新規ガントリークレーンの増設の必要性の有無を判断することはできない。川崎港においてコンテナターミナルによる荷役業務を維持、推進する以上（請求人も、既設の2基の供用を早晚廃止し、コンテナターミナルによる荷役業務を止めるべきとの主張は行っていないと思われる。）、コンテナ取扱量が増加傾向にある平成24年6月時点において、コンテナターミナルに通常求められる機能を維持するという観点から、ガントリークレーンを増設する必要があると判断したことには、合理性がある。

なお、請求人は、全国の港湾のうち58港について、コンテナ取扱量とコンテナクレーンの数を調査した上で、川崎港より取扱量の多い那覇港、伊万里港及び新潟港と比較し、川崎港コンテナターミナルの2基のガントリークレーンは十分活用されていないと主張する。

しかしながら、別紙2のとおり、那覇港では、内貿コンテナにはガントリークレーンを使用していないにもかかわらず3基目を増設中で、更に4基目の増設を検討中である。いずれにしろ、各港湾には、現時点におけるガントリークレーンの基数や設置時期、取扱貨物、開設航路、背後にある事業所等

や経済圏、港湾機能の将来の見込み等について、それぞれ個別の事情があるため、1基当たりの取扱量のみをもって一概に比較することはできない。

(ウ) 請求人は、ガントリークレーンの使用許可を願い出ているのは東洋埠頭株式会社1社であり、川崎港コンテナターミナルには公共性もないとしている。

しかしながら、前記5の(4)で述べたとおり、東洋埠頭株式会社は、各社からの依頼を受け代表してガントリークレーンの使用許可申請をしているのであり、川崎港の港湾施設は多くの事業者にも利用され、多くの作業員が荷役業務に従事している。

また、背後の物流拠点地区や本市内には、川崎港コンテナターミナルを利用して貨物の積出し及び受入れを行っている事業者が多く存在している。

こうしたことから、川崎港コンテナターミナルの機能強化は、本市の経済活動及び雇用を活性化させ、ひいては本市の税収増につながるものと言えるのであり、公益性が認められる。

(エ) 前記5の(6)で述べたとおり、本市では、ガントリークレーン増設の必要性や効果につき相当の時間をかけて検討を重ねた上で本件契約の締結を決定し、それに要する予算については、本市の市議会において反対意見も含めて十分に審議された上、可決されたものである。市議会は、市長の裁量権に属する政策及び行為についても、予算審議等を通じてチェックする機能を有しているところ、本件契約は、前記5の(6)で述べたとおり、市議会による予算可決を経て締結されたもので、手続上の問題はない。

また、本件契約に要する費用は、その全額が港湾整備事業特別会計から支出されたものであり、本市の財政への影響は限定的である。

なお、請求人は、現在でも2基のガントリークレーンの維持管理に係る委託費用が6,000万円弱であるところ、必要のない3基目のガントリークレーンを増設すれば、購入費用だけでなく維持管理費用も増え、本市の更なる負担になると主張する。請求人が指摘する6,000万円弱の委託費用には、ガントリークレーン2基だけでなく、陸側でコンテナの荷役を行うトランスファークレーン8基に係る費用も含まれているものの、いずれにしろ、増設による維持管理費用の増加は予想されるどころ、3基体制となって荷役業務の効率の向上及びコンテナ取扱量の増加の効果を総合的に考慮すると、維持管理費用の増加の一事のみで、増設に合理性がないとすることはできない。

以上により、本件契約は、本市が国際コンテナ戦略港湾の一員として、東扇島

総合物流拠点地区の本格稼働、新規航路の相次ぐ開設など、様々な戦略により川崎港の利用を促進しようとする施策を取る中で、港湾管理者として、老朽化で故障が増加しつつある2基のガントリークレーンでの荷役体制によるリスクを低減するとともに、コンテナターミナルに要求される確実かつ効率的な荷役作業が可能なバースウィンドウを提供する必要から締結したものである。新規航路の開設等によりコンテナ取扱量が増加傾向にある中で、ガントリークレーン増設の必要性や効果につき相当の時間をかけて検討を重ねた上で市議会の議決を経ていることや、契約代金については港湾整備事業特別会計から支出されたことを総合的に考慮すると、本件契約に至った市長の判断には一定の合理性が認められ、裁量権の逸脱又は濫用があると言うことはできない。

そして、本件契約に基づいて既に支出された4億1,541万円の支出命令については、財務会計上看過できない瑕疵は見当たらず、本件契約に基づき予定されている残額4億8,444万円の支出についても、財務会計上これを差し止めるべき理由はない。

したがって、本件措置請求にはいずれも理由がない。

(2) 宮原春夫監査委員の意見

ア 現時点での増設の必要性

本件措置請求の趣旨については、請求人が補充意見の中で述べているように、コンテナ取扱量が2基で対応しきれない程度に増加すれば3基体制とすることを否定しておらず、請求人と本市との争点は“現時点で”増設するかどうかである。したがって、増設するか否かの判断のポイントは（平成25年度中に3基目が完成するのであるから）、10年、20年先ではなく、現時点及び近い将来のコンテナ取扱量の予測である。

そのような前提から、前記(1)アの「政策事項についての判断基準」に基づいて現時点で3基目を製作することの判断について検討すると、本市が3基目を製作することの根拠としているのは、コンテナ取扱量に限って言えば、東扇島総合物流拠点地区の平成25年度中の本格稼働と、青島、上海、深センの各新規航路に加え平成25年度中の開設を目指している新たな1航路による増加であるが、平成25年度見込みでも53,000TEUほどで、平成22年度の30,567TEU、平成23年度の32,043TEU、平成24年度の42,041TEUから増加傾向にあるとは言えるものの、平成23年度において2基のガントリークレーンの同時稼働が年間6日間、累計20時間30分という状況においては、現在の2基で困難はなく、まだ十分な余力があると思料する。したがって、ガントリークレーンを現時点で増設する

理由としては不自然である。

イ 市議会における審議

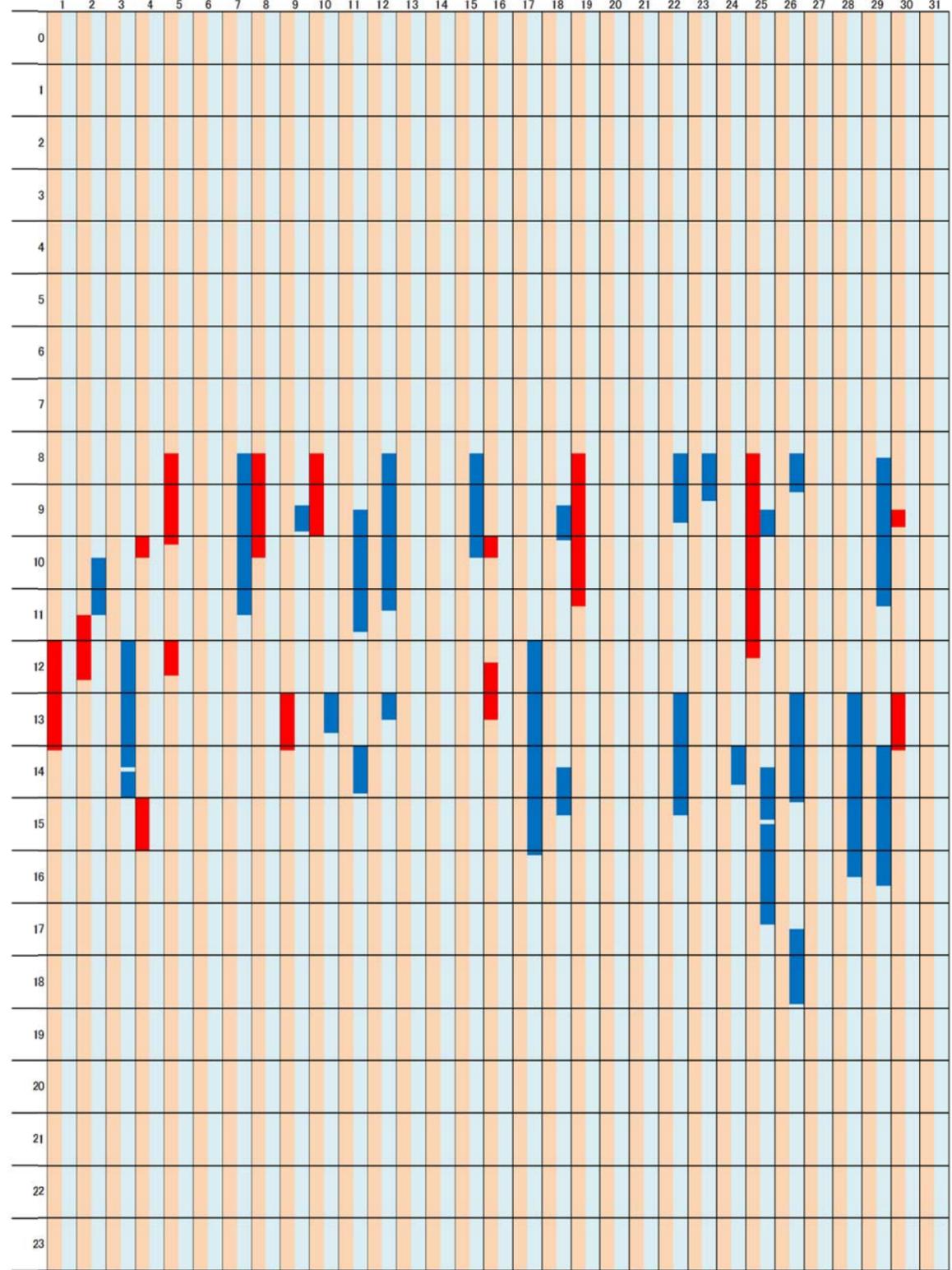
次に、本市は、増設の理由として、既設2基の耐用年数と故障の回数を挙げているが、この件に関して平成24年第1回市議会定例会で予算の審査、第2回市議会定例会で「川崎港コンテナターミナル・コンテナクレーン製作工事請負契約」を議案提出し、それに先立つ市議会市民委員会とでそれぞれ審議が行われており、それらの会議録を見ると、既設の2基の耐用年数及び故障については全く説明がなされておらず、それに関しては審議がなされていない。このことから関係局による議案の提案説明の内容が不足していたと考えられるとともに、例えば、2基か3基かの議論だけでなく、2基のうち1基を新しいものに置き換える、また、他港のものを譲り受ける（新潟港では東京港から移設している）といった、地方自治法第2条第14項、地方財政法第4条第1項に基づいた議論が本来なされるべきところ、3基目の新規増設の可否のみの議論となっている。このような状態は、市議会において、諸般の事情を考慮し総合的に熟慮するに足るだけの情報が提供された上での議論とは言えないと考える。

以上により、3基目のガントリークレーンについて、現時点で増設しなければ川崎港コンテナターミナルの運営に大きな影響が生ずるような緊急性は認められず、また、市議会における議案説明が不足し、更に慎重な議会審議がなされるべきであった。したがって、本件契約に至った市長の判断には裁量権の逸脱又は濫用があると言わざるを得ず、このことから、本件措置請求には理由があり、川崎市長及び関係職員は、本件契約に基づき既に支払った4億1,541万については本市の損害として阿部孝夫及び関係職員に対し賠償を請求するなど、当該損害を補填するために必要な措置、また、残額4億8,444万円については支払いを防止するために必要な措置を講ずるべきである。

※ 本文中、提出された資料及び引用した資料は添付を省略した。

ガントリークレーン使用時間(使用許可実績)

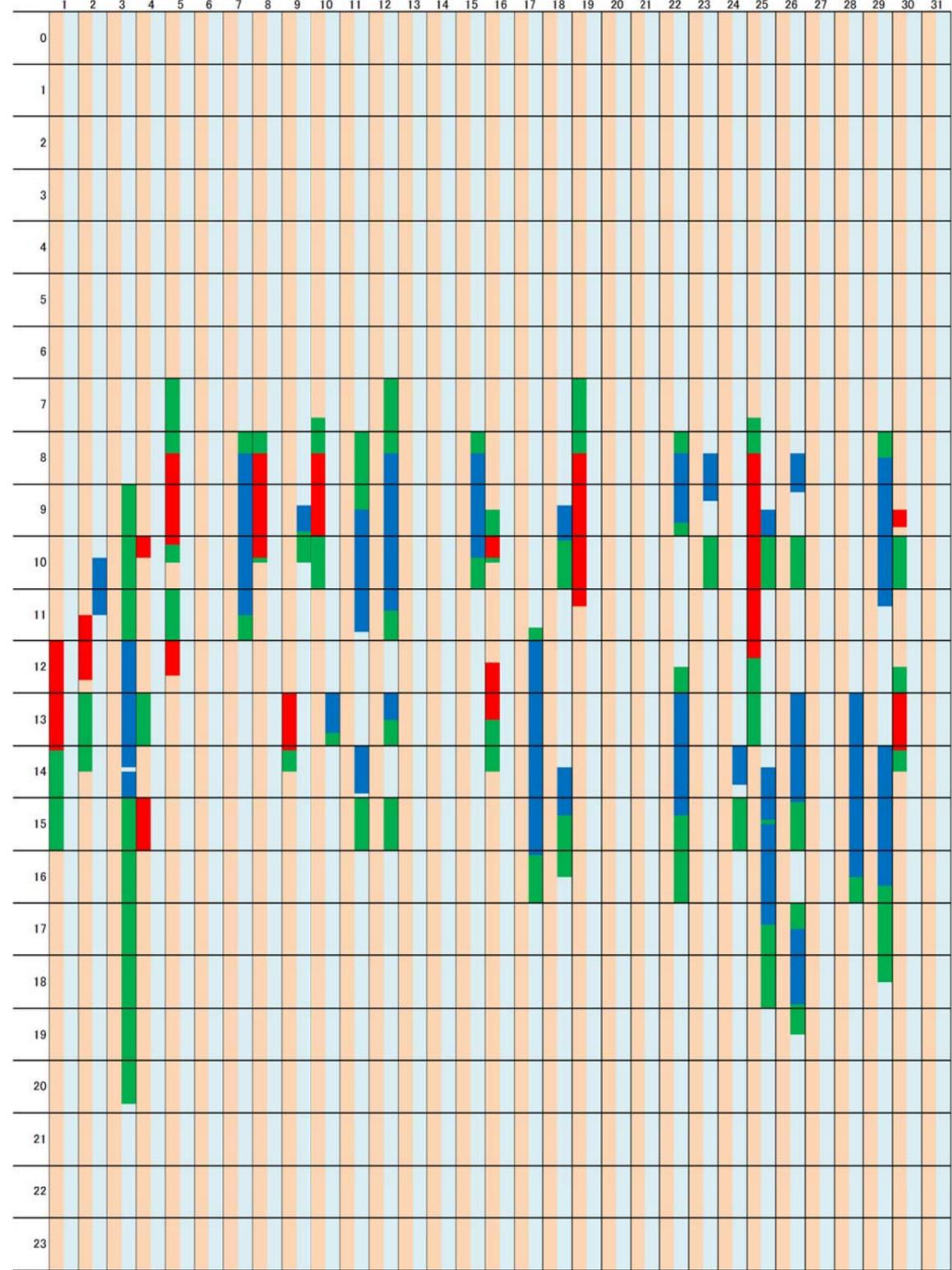
平成23/11



凡例 ガントリークレーン1号機の待機状態 ガントリークレーン2号機の待機状態 ガントリークレーン1号機の稼働状態 ガントリークレーン2号機の稼働状態

ガントリークレーン使用予約時間(係留施設使用申請時間)

平成23/11



係留施設使用申請時間

別紙 2 (40 頁関係)

| | 那 覇 港 | 伊 万 里 港 | 新 潟 港 |
|--------------------|---|--|--|
| 現在のクレーン数 | ガントリークレーン 2 基 | ガントリークレーン 1 基 ジブクレーン 1 基 | ガントリークレーン 3 基 (2 号機、4 号機、5 号機) |
| 各クレーンの設置時期 | 1 号機：平成 11 年 3 月 2 号機：平成 16 年 9 月 | ガントリークレーン： 平成 25 年 4 月 ジブクレーン：平成 9 年 4 月 | 2 号機：平成 7 年度 4 号機：平成 16 年度（平成 6 年製[東京港埠頭公社から購入]） 5 号機：平成 20 年度（3 号機の代替として導入） |
| 近年クレーンを増設した場合、その理由 | 那覇港国際コンテナターミナルには 2 基しかなく、2 隻同時接岸時には 1 隻に 1 基ずつしか割り当てできず、荷役に時間を要していることから、貨物の積み残しが生じており、船社から増設の要望があり、3 号機を建造中である。 | 伊万里港七ツ島地区では、平成 9 年に釜山とのコンテナ航路が開設されて以来、飛躍的に取扱量が増加し、週 5 便の定期航路が就航していたが、コンテナ船が接岸できるのは -9 m 岸壁バースのみであり、しばしば沖待ちが発生していた。 コンテナ船の大型化と着岸バース不足解消のため、国が -13 m 岸壁を整備し、県が埠頭及びガントリークレーンを整備し、平成 24 年に供用開始した。 | 近年において増設はない。 |
| 今後の増設計画 | 4 号機の導入を検討中 | なし | 具体的な増設計画はなし |
| 直近のコンテナ取扱量 | 【2011（平成 23）年】 外貿： 87,849 TEU 内貿： 372,085 TEU 計： 459,934 TEU | 【2011（平成 23）年】 外貿： 47,760 TEU 内貿： 4,239 TEU 計： 51,999 TEU | 【2012（平成 24）年】 外貿： 175,390 TEU 内貿： 3,519 TEU 計： 178,909 TEU |

※ 1 那覇港では、内貿コンテナはフェリーや RORO 船（船の中にトラックやトレーラー等が自走して乗り込み、貨物の積卸しを行う輸送船）を使用しており、コンテナクレーンを使用していない。内貿コンテナを扱う埠頭にはコンテナクレーンが設置されていない。

※ 2 伊万里港は、ジブクレーンと補助クレーンの 2 基で荷役を行っていたが、ガントリークレーンの完成に伴い、補助クレーンの使用を取りやめた。