

川崎市職員措置請求書

川崎市監査委員殿

2019（令和元）年6月26日

請求人

住所 〒210-8544
川崎市川崎区砂子1丁目10番地2
ソシオ砂子ビル7階 川崎合同法律事務所内
電話 044-211-0121
FAX 044-211-0123

氏名 かわさき市民オンブズマン
代表幹事 川 口 洋 一
同 篠 原 義 仁

住所 〒213-0014
川崎市高津区新作5-22-1-103

氏名 天 野 捷 一

住所 〒216-0035
川崎市宮前区馬絹3-2-8

氏名 山 本 太三雄

住所 〒215-0003
川崎市麻生区高石2-38-5

氏名 矢 沢 美 也

上記請求人4名 連絡先

住所 〒210-8544
川崎市川崎区砂子1丁目10番地2
ソシオ砂子ビル7階 川崎合同法律事務所内
電話 044-211-0121
FAX 044-211-0123

氏名 かわさき市民オンブズマン
事務局長 星 野 文 紀

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に勧告することを求める。

- 1 川崎市は東洋・あおみ・不動テトラ共同企業体との間で平成30年6月27日に締結した工事請負契約に基づく契約金額17億9280万0000円の支払いをしてはならないという措置
- 2 川崎市は東亜・みらい・本間共同企業体との間で平成30年6月27日に締結した工事請負契約に基づく契約金額19億3901万0400円の支払いをしてはならないという措置
- 3 川崎市は東亜・みらい共同企業体との間で平成30年10月19日に締結した工事請負契約に基づく契約金額13億7745万3600円の支払いをしてはならないという措置
- 4 川崎市は東亜・不動テトラ共同企業体との間で平成30年12月18日に締結した工事請負契約に基づく契約金額8億5926万0312円の支払いをしてはならないという措置
- 5 川崎市はJFEエンジニアリング株式会社との間で平成30年12月18日に締結した工事請負契約に基づく契約金額16億9236万0000円の支払いをしてはならないという措置
- 6 川崎市は東亜建設工業株式会社との間で平成30年6月1日に締結した委託契約に基づく契約金額3億1212万0000円の支払いをしてはならないという措置
- 7 川崎市は東亜建設工業株式会社との間で平成30年12月17日に締結した委託契約に基づく契約金額5153万5537円の支払いをしてはならないという措置
- 8 川崎市はポートコンサルタント株式会社との間で平成30年12月12日に締結した委託契約に基づく契約金額607万3056円の支払いをしてはならないという措置
- 9 川崎市は東亜建設工業株式会社との間で平成31年4月1日に締結した委託契約に基づく契約金額6億4020万0000円の支払いをしてはならないという措置
- 10 仮に上記各契約に基づく支払いが既に執行されていれば、川崎市長は、上記各契約相手、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 本件埋立工事

(1) 経緯

川崎市は、平成26年11月に港湾計画を発表し、そこには東扇島堀込部（当時13.1ヘクタール）を埋め立てる計画が盛り込まれた。川崎の臨海部は1913年の川崎区南渡田町から始まり、1975年の浮島1期地区まで25回にわたって海面埋立てが行われ、造成面積は2,076万3,000㎡に達する。現在も浮島2期工事が進められているが、この工事は1995年に始められたものであり、20年余りにわたって新たな臨海部での埋め立て工事は行われていない。

川崎市臨海部は高度経済成長期を中心に海面の埋立てが行われ、そこに石油、ガスの精製・製造やその供給企業、自動車などの関連企業が進出し、京浜工業地帯の一部を形成した。一方で、工場の排煙やクルマの排気ガスによる気管支ぜん息などの健康被害が広がり多くの犠牲者を生み、「川崎公害」として大きな問題となった。その後、海外での製造などに中心を移した企業は、臨海部の事業所・工場を閉鎖、売却したため、現在は新たな埋立てよりも再開発事業が進められている。

また、川崎市の港湾計画では市民ゴミの処理場が必要のため、浮島では清掃工場や処分場のため埋立てが行われ、新たな処分地として東扇島堀込部が確保されていた。

平成29年10月に「軽易な変更」として港湾計画を変更して東扇島堀込部（川崎市川崎区東扇島所在）の埋立（以下、「本件事業」という。）の目的に、増加するコンテナ貨物に加えて、不足する倉庫用地の確保を加え、浚渫土の有効活用を除いた（資料1）。

その後、平成30年3月1日に公有水面埋立免許取得、平成30年3月20日にJR東海との基本協定を締結（資料2）、平成30年6月4日より議会から順次議決を得て、下記の工事の契約を始めた。

(2) 概要

本件事業は、JR東海との基本協定に基づき、リニア中央新幹線工事による建設発生土を埋立用材として受入れ、海面埋立による土地造成を行う工事である（資料3）。

埋立面積は約12.5ha、埋立土量は約140万立米が予定されている。12.5haの内、港湾関連用地として9.1ha、埠頭用地として3.4haが割り当てられている。港湾関連用地の主な用途は、貨物保管用地（モータープール等）、物流関連用地（新規企業立地等）とされており、埠頭用地の主な用途はコンテナ関連用地（空バンプール等）とされている。

概算事業費は約 240 億円である。

事業推進にあたっての課題として、

- ① 逼迫する土地需要に対応した早期の土地造成
 - ② 埋立用材の安定確保、資金調達
- の 2 点が挙げられている。

2 工事の必要がない

本事業については、川崎市は以下のような必要性を主張するが、実質的には見て必要性が認められる点はひとつもない。したがって、本事業は全く必要のない事業である。

(1) 川崎市の主張する必要性

川崎市の説明する。本事業の必要性は次の 3 つである。

ア コンテナ関連用地が不足する

川崎市は、川崎港は国際コンテナ戦略港湾になっているとしてコンテナ取扱量が急増し 5 年間で約 3 倍に増加していることを前提として、今後増加が想定されるため、コンテナ関連用地が不足すると主張している。

イ 完成自動車用地の拡充

川崎市は、近年、完成自動車の輸出が堅調に推移していることから、増加する輸出用完成自動車を保管するためのストックヤードが不足していると主張している。

ウ 倉庫建て替え代替用地の確保

川崎市は、東扇島総合物流拠点地区をはじめ東扇島には物流倉庫が多数立地しており、冷凍冷蔵倉庫の集積は国内随一であることを前提に、冷蔵冷蔵倉庫の約 6 割が庫齡 20 年以上を迎え、東扇島内の倉庫事業者の約 55% が建て替えや設備更新等の必要性を感じており、そのうち 35% が 10 年以内に建替・設備更新を考えている旨の主張をしている。

(2) 必要性が無い理由

川崎市の主張する必要性はいずれも埋立事業を必要とする理由にならず、本件事業は必要性のない事業である。

ア コンテナ関連用地について

川崎市は、平成 26 年 11 月に発表した港湾計画で、港湾の能力として平成 30 年代後半で 40 万 TEU になるとしている。したがって、少なくとも 40 万 TEU のコンテナ量に対応できるような港湾設備の整備計画がその中でなされている。ところが港湾計画で必要とされるふ頭用地 4.2 ha のうち 3.5 ha は既設であり、本件事業により供給される新たな埠頭用地はわずか 3.4 ha しかないのである。

確かに川崎港コンテナターミナルのコンテナ貨物は増えている（平成29年で11万TEU超）が、増えたといっても川崎港の港湾能力40万TEUの4分の1程度しかない。つまり、川崎港の港湾能力の4分の3は使用されていない状態であり、3.4haの埠頭用地をわざわざ埋め立てによって確保しなくても、既存の土地で十分な港湾能力がまかなえるはずである。

川崎港コンテナターミナルの需要予測はこれまで一貫して非常に過大に予測されつづけており、処理能力は需要予測に対応しているため、常に能力過剰になっている。したがって、川崎港コンテナターミナルは常に設備過剰のいわゆるオーバースペック状態にあり、設備が十分に活用されないまま耐用年数を迎えるような事態になっている。それも、設備が実際の貨物量の3倍から4倍の貨物量に対応できるように整備されているという、ありえない過大ぶりであり、川崎港コンテナターミナルの設備投資は常に無駄な投資になっている（資料4）。

これは、川崎市の需要予測が常にその実態に照らして過大であるのに、実態に合わせた修正をせず、過大な予測に基づき過剰設備投資をし続けてきた結果である。

本件事業は、過剰な港湾計画をさらに拡充する変更のもとに行われるものであり、その必要性は全くない無駄な事業である。

イ 完成自動車用地について

川崎市は完成自動車の輸出が堅調に推移しているとするが、間違いである。実際には完成自動車の輸出量は減ってきており（資料5）、川崎市の主張は前提からまちがっている。

また、川崎の完成自動車の輸出は主にスバル（株式会社 SUBARU）が行っているが、スバルの製造拠点は群馬県にあり、川崎にはない。したがって、スバルが繁栄しても、川崎市への影響は少なく川崎市民の繁栄に結びつかない構造になっている。

もちろん、川崎港から自動車の積み出しがなされれば、入港料等のメリットはある。しかし、スバルは川崎、横浜、横須賀、千葉、常陸那珂、茨城の6か所から輸出しており、かならずしも川崎港が絶対的地位にあるわけではない。

それどころか、今後、自動車の需要が減る、自動車の現地生産が進み輸出が減る、輸出が増えても川崎港が使われないなどの事情で川崎市の収入は大きく減るといった可能性も大いにあるのである。仮に川崎港からの自動車輸出が減れば、多額の税金を投入して、新たな土地をつくっても全く使われないことになり、多額の税金が無駄に使われることにな

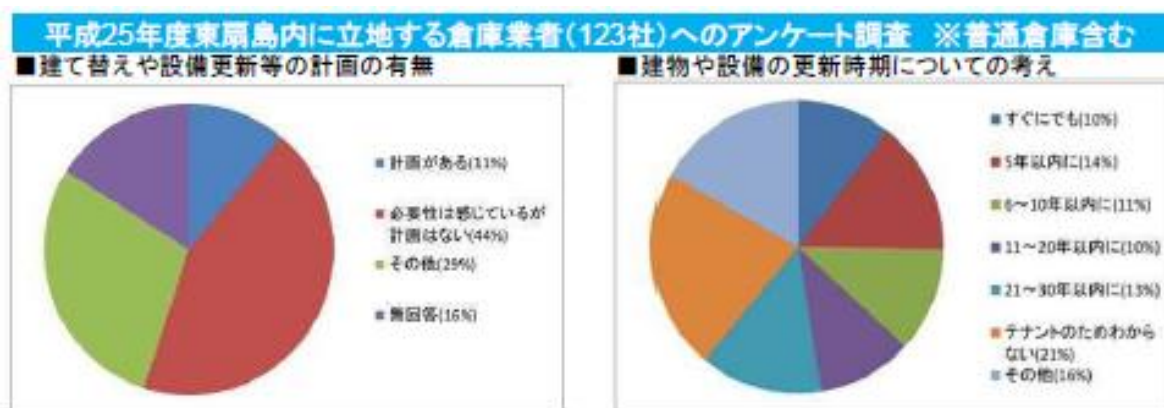
る。

すなわち、川崎市がしようとしていることは、需要が確かでないものに埋立工事に多額の市税を投じて、比較的わずかな利用料の増加を期待するという行為である。しかも利用料が増加するかどうかは不透明で、増加しなかった場合多額の費用が生じただけになる。このような税金の使い方は、税金の無駄遣いというべきである。

結局、完成自動車用地の為に本件事業を進めることは、J R東海やスバルといった私企業の便宜のために税金を使うにすぎず、税の使い方の公平性に反する。この点だけでも、本事業は見直されるべきである。

ウ 倉庫建て替え代替用地について

川崎市の主張は平成25年度東扇島内に立地する倉庫業者(123社)へのアンケート調査を根拠としている。アンケートの結果は以下の通りになっている(資料3参照)。



建て替えや設備更新の必要を感じている事業者は44%いるが、具体的な計画のある事業者は11%しかいない。しかも、どのような計画は不明で、倉庫建て替えの為に代替用地を必要としているか、このアンケートではわからない。つまり、このアンケートでは倉庫建て替えの為に代替用地の需要があるとの根拠にならない。

そもそも、倉庫建て替えの為に代替用地を川崎市が用意することのメリットが見えない。利用された場合の賃料くらいは考えられるが、とても埋立事業の費用を補う程の利益は考えられない。埋立事業の費用を補う程の賃料をとれば、高すぎてだれも利用できないことは容易に推測できる。税金でやる意味はないのである。

つまり、川崎市が、倉庫業者のために多額の費用をかけて海面埋立までして倉庫用地をつくったとしても使用されるかは全く不明であり、全く利用されない可能性もある。

そもそも、税金は必要なところに使われるべきであり、多額の税金を

使って、需要があるかわからない土地の埋立事業をするなど許されない。

エ 小括

以上より、本件事情の必要性は全くなく、本件事業は中止すべきである。

3 必要がない以外の問題

(1) 多額の税金を要する

本件事業には、総額240億円にも上る多額の税金を要する。

仮に、JR東海が約200億円程度負担するにしても、川崎市の出損は40億円と少額ではない。

(2) 貴重な埋立可能な水面を失う

川崎市の公有水面は埋め立ては、相当な程度進んでおり、今後、新たな埋め立てを行える水域は多くはない。本件埋立に使われる水面は、今後、川崎市民のゴミの受け入れ先として期待されていた水面であり、温存されていた貴重な埋立可能な水面である。それをJR東海の建設残土の受け入れに使ってしまえば、川崎市は将来的に困難をきたすことになる。つまり、私企業に便宜を図ったばかりに川崎市が損失を被ることになり、本件事業は非常に川崎市民の不利益となる点が多い。

(3) JR東海に便宜を図るだけで、川崎市民に利益はなく公平性を欠く。

東海旅客鉄道株式会社（以下、「JR東海」という。）は超電導リニアによる中央新幹線計画を全国新幹線整備法に基づき進めている。中央新幹線事業については、品川・名古屋間の工事実施計画が、平成26年10月に国土交通大臣により認可され、事業着手しており、川崎市内においては5ヶ所の非常口の内、東百合ヶ丘及び梶ヶ谷非常口の建設工事が始まっている。

JR東海の試算では、中央新幹線工事で出る土は10年余りで5680万立方メートルにのぼり、15%は自社で再利用することが決まっていたが、そのほかの残土の処理については明確には決まっていなかった。

建設残土については、近年、環境コスト、設備維持コストの増加等による採算割れのため各地で処分場が閉鎖され、処分場が不足し処分コストが増加している。

このような背景があり、JR東海は建設残土の具体的処理方針を示せずいた。川崎市における中央新幹線工事において発生する建設残土についてもどのように処理するのか同様の問題を抱えていた。

その為、JR東海より川崎市に対し、中央新幹線による発生残土の受け入れが要請された。

したがって、J R 東海からすれば、川崎市の残土受け入れは、大変な助け舟となるが、これによって、川崎市にはなんのメリットもなく、リニア中央新幹線事業が川崎市の利益になる事情もない。埋立事業自体もこれまで述べてきたとおり、川崎市民にとっては全く利点のない事業となっているため、川崎市が本件事業を進めるということは、税金をつかって、私企業に便宜を図り市民をないがしろにする行為であり、本件事業は川崎市の行政の公平性を大きく欠く行為となっている。

(4) 川崎市が活用困難な土地を抱える

本件事業により川崎市は多大な税金を引き換えに土地を得るが、上記のように現在でている利用目的は必要性がないものである。仮に本件事業から出来た土地が十分活用されないということになれば、川崎市は、さらに税金を投入し新たな土地活用を模索する必要が出てくることになる。

4 まとめ

以上のように川崎港において、本件事業を行う必要はなく、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 1 4 項は「地方公共団体は、その事務を処理するに当たっては、住民の福祉の増進に努めるとともに、最小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小の限度をこえて、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、常に良好な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、必要のない工事、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。

第 3 監査委員の監査に代えて個別外部監査契約に基づく監査によることを求める理由

- 1 本件監査請求の趣旨は、コンテナターミナルを中心とした川崎港の現在及び将来の収支見通しを検討した上で、本件事業の意義を問うものである。

川崎市の財産管理の在り方・方針に加えて、マクロ的には日本経済・世界経済の見通しなどにも敷衍した市場予測と川崎港活用の可能性等、高度の専門的知識を必要とする監査となる。

よってこれまで監査委員が行ってきた、地方公共団体や公益を目的とする公営企業体等の監査の視点に加えて、港湾の需要について専門的知識を有し、かつ客観的に判断できる外部監査人に監査を求めることが、公正でかつ透明性のある最善の監査結果が得られるものと判断される。

2 監査委員監査はあくまで行政内部の監査であり、独立の監査機関として機能しにくい面を有することは、これまでの再三にわたる住民監査請求の結果からも明らかであり、地方自治法 252 条の 27 以下に定める外部監査制度が導入されたゆえんである。

よって、地方自治法 252 条の 39 の趣旨を活かし、個別外部監査による第三者による独立性のある公平な監査を求めるべきである。

3 特に本件住民監査請求は川崎市がこれまで行ってきた港湾政策についての根本的な問題点を追求するものであり、地方公共団体が「公益」に名を借りて十分な検証を行わず推進し続けている臨海部開発や箱物政策に対する税の使途の経済性、効率性、効果を問うものであり、行政外の第三者による客観的な判断が求められる。

4 そこで、地方自治法 252 条の 43 第 1 項の規定により、当該請求に関わる監査について、監査委員に代えて個別外部監査契約に基づく監査によることを求める。

添付資料

資料 1 川崎港港湾計画書 -軽易な変更- 平成 29 年 10 月

資料 2 東扇島掘込部土地造成事業に伴う川崎市と東海旅客鉄道株式会社との基本協定締結について

資料 3 環境委員会資料 2 所管事務の調査（報告） (1) 東扇島掘込部土地造成事業に係る建設発生地の受入要請等について

資料 4 川崎港コンテナ取扱量の予測と実績の対比

資料 5 川崎港での完成自動車輸出量（単位：トン）

以上