

かわさき市民オンブズマン

2004 年度活動報告

資 料 集

2005 年 5 月刊

目 次

第 8 期定例総会

- KCT の経営監視（神奈川新聞 04 年 5 月 16 日） 1
- 今年度の活動方針決める（読売新聞 04 年 5 月 16 日） 1

KCT 関係

- 平成 16 年度 9 月議会資料 2
- 平成 16 年度コンテナターミナル収支予測 3
- 工作物評価替一覧表（平成 11 年度、14 年度） 4
 - （再録）2004 年 4 月 28 日 質問状提出について 6
 - （再録）2004 年 4 月 28 日 質問状 7
- 平成 16 年 5 月 31 日 回答 8
- 2004 年 7 月 23 日 再質問状提出について 12
- 2004 年 7 月 23 日 再質問状 13
- 平成 16 年 8 月 25 日 回答 16
- 門型クレーン買取についての公開質問 18
- 平成 16 年 10 月 25 日 回答 20
- 川崎港における港湾運営関連調査委員会報告書
- 12 月 9 日市民集会ビラ 24
- 損失補償支払いは違法（東京新聞 05 年 3 月 8 日） 25
- 9 億円支払いは違法（神奈川新聞 05 年 3 月 8 日） 25
- 平成 16 年 4 月 26 日 監査委員会通知 26
- 措置請求に係る市の考え方 47
- KCT 監査請求の補充意見（篠原義仁） 51

北部市場関係

- 市が処理費の半額負担（読売新聞 04 年 10 月 23 日） 55
- 一般ごみの負担割合 56
- 北部市場についてお尋ねします 57
- 回答 58

北部市場について再びお尋ねします 60

回答 61

京急大師線地下化関係

京急大師線地下に（朝日新聞 05年3月2日） 62

資金計画書 64

3年で200カ所改修へ（しんぶん赤旗 05年3月22日）

阿部市長ザルツブルグ外遊関係

ザルツブルグ市長の手紙 66

ザルツブルグ市派遣川崎市代表団概要 67

ザルツブルグ市派遣川崎市代表団・日程表 68

ザルツブルグ市派遣川崎市代表団旅費 69

入札関係

1億円以上の入札状況 70

川崎市公報・平成17年2月7日号外第1号 71

活動記録 72

市民オンブズマン全国連絡会議関係

新潟市に「外部監査」大賞（毎日新聞 04年8月26日） 74

ずるい役人象徴（北海道新聞 04年8月29日） 74

第11回全国大会宣言 75

警察裏金自浄は不能（北海道新聞 04年9月3日） 76

不正追及勇氣持って（北海道新聞 04年9月3日） 77

談合疑惑度ランキング（朝日新聞 04年8月28日） 78

情報公開度ランキング（毎日新聞 05年3月19日） 79

情報公開ランク県躍進（朝日新聞 05年3月19日） 79

KCTの経営監視

市民
オンブズマン
かわさき

04年度
方針
市議の活動検証も

市民団体「かわさき市民オンブズマン」(代表幹事・篠原義仁弁護士ら)は十五日、川崎市中原区内で二〇〇四年度の定例総会を開き、写真、破産した第三セクター・かわさき港コンテナターミナル(KCT)の経営監視や市議会議員の活動実態調査の実施などといった活動方針を決めた。



の裏金づくり問題などを追及している仙台市民オンブズマン代表幹事の小野寺信一弁護士が講演。

小野寺さんは、裏金問題や仙台市を相手にした地下鉄事業の差し止め訴訟などの経験を引いて、権力や行政に対するチェック機能の大切なことをあらためて訴え、オンブズマン活動の活性化に向けて、連帯を呼び掛けた。

総会であいさつに立った篠原代表幹事は、羽田空港の国際化に伴う、いわゆる神奈川口構想が臨海部再生の足掛かりにな

るといふ川崎市の考えは誤っていることや、川崎縦貫道二期工事、港運業七社共同体制によるKCT事業支援継続への疑念を説き、〇四年度も引き続き、市政を監視していく姿勢を強調した。

活動方針は、税金の無駄遣いと行政の不正をただし、市議らの活動を検証することを柱に、①KCTの経営監視②談合の阻止③第三セクター関連の追及④市議の活動実態調査の実施⑤政務調査費を含む議員報酬の調査などに取り組むとしている。

(林 義亮)

神奈川新聞 04年 5月 16日

今年度の活動方針決める

かわさき市民オンブズ

税金の無駄遣いを是正するための活動を続けている市民団体「かわさき市民オンブズマン」(代表幹事・篠原義仁弁護士ら)は十五日、川崎市中原区内で定例総会を開き、今年度の活動方針を決めた。

主な方針は、三月に破産した川崎市の第三セクター「かわさき港コンテナターミナル」(KCT)の業務を引き継いだ市営のターミナル管理に関して、無駄

な公金投入が行われないよう監視を強めること。また、市が高額で買い戻して、地価下落などによる差損を被るケースが目立つ「塩漬け土地」問題や、入札での談合防止などに引き続き取り組むことなど。

総会で、篠原代表幹事らは、KCTが破産した原因の検証を「市などは十分行っていない」と批判した。また、宮城県警の裏金疑惑などを追及している仙台市民オンブズマンのメンバーが講演し、捜査報償費支出の問題点を指摘した。

読売新聞 04年 5月 16日

第24 かわさき港コンテナターミナル株式会社

I 破産の経緯

我が国港湾の国際競争力の低下や経済環境の悪化等の理由により、コンテナ貨物量が、当初計画と比較し低調に推移するなど、極めて厳しい経営状況を強いられたことから、平成14年度、15年度の2年間を民間主導による抜本的な経営健全化を実現する緊急暫定措置期間と位置付け、大幅な荷役作業体制の見直しや新規航路の誘致に力を注ぐなどの経営改善に努めたが、十分な成果が得られなかった。

さらに、当初から、平成16年度以降の具体的な経営改善策が示されないことや、金融機関をはじめとする関係者の協力が得られない等の理由から、本市が協力体制の一環として実施していた港湾施設使用料の減免措置の撤回を決定し、その不利益処分のための聴聞を実施したが、当社から、この決定に反証するための資料が提出されず、本市は、当社の事業継続は困難と判断し、港湾施設使用料の減免の中止を決定した。

また、これまでの関係者との協議内容や当社の財務状況等を勘案すると、現状のままでの事業継続は困難と判断せざるを得ず、ターミナル機能を維持するという港湾管理者である本市の使命を果たすためには、司法の管理下での処理を行うことが適切との判断から、平成16年1月26日、当社の破産申立てを行った。併せて、法手続中も営業継続が可能となる保全管理命令の申立てを行い、裁判所より、同命令を受けた。

なお、当社は、平成16年3月12日に破産宣告を受け、現在、破産管財人の管理の下で破産処理が行われている。

II 平成15年度の決算に関する書類

平成15年度途中で破産申立てを行ったため、決算書については作成されていない。

なお、平成16年7月6日に開催された第1回債権者集会において破産管財人から報告された当社の負債等は、次のとおりである。

総負債額	約80億円
総債権者数	59社
公租公課	約4,600万円
保管金残高	約3,400万円

平成16年度 コンテナターミナル施設管理に係る委託費用及び契約方法

単位:千円

件名	契約金額	契約方法
川崎港コンテナターミナル警備業務委託	24,570	指名競争
川崎港コンテナターミナルコンテナクレーン設備等保守管理業務委託	42,000	随意契約
川崎港コンテナターミナル受変電設備等保守点検管理業務委託	44,730	随意契約
川崎港コンテナターミナル施設保守管理業務委託	14,459	指名競争
川崎港コンテナターミナル清掃業務委託	6,947	指名競争
合計	132,706	

平成16年度 コンテナターミナル施設使用料(予測)

単位:千円

施設名称	収入予測
1級事務所	13,343
荷役機器置場	4,873
ゲート関連施設	5,869
メンテナンスショップ	6,791
駐車施設	1,267
荷さばき地(専用)	7,388
荷さばき地(一般)	10,111
冷凍コンセント	1,511
合計	51,153

平成11年3月31日付工作物評価替一覧表

施設 コード	設備名称	施設名称	構造	設置年月日	年度末数量	改正前価額(千円)	改正増減額(千円)	改正後価額(千円)	記 事
72100091	コンテナ関連施設用地 作業荷役設備	コンテナクレーン	鋼管杭	H07/03/20	1.00 式	168,078	-61,584	106,494	
72100091	コンテナ関連施設用地 作業荷役設備	コンテナクレーン	鉄製	H08/03/15	2.00 基	3,223,900	-870,453	2,353,447	
72100091	コンテナ関連施設用地 作業荷役設備	コンテナクレーン	鉄製	H07/09/25	1.00 式	5,929	-1,601	4,328	
72100091	コンテナ関連施設用地 作業荷役設備	コンテナクレーン	鉄製	H07/10/02	1.00 式	16,396	-4,427	11,969	
72100091	コンテナ関連施設用地 作業荷役設備	コンテナクレーン	鉄製	H08/03/12	1.00 式	5,191	-1,402	3,789	
72100091	コンテナ関連施設用地 作業荷役設備	コンテナクレーン	鉄製	H09/03/23	23.00 m	1,029	-187	842	準工作物
72100091	コンテナ関連施設用地 作業荷役設備	コンテナクレーン	鋼管杭RC	H07/03/20	1.00 式	359,415	-131,690	227,725	

平成14年3月31日付工作物評価替計算書

港湾局港湾振興部管理課

施設 コード	設備名称	施設名称	名称	構造	設置年月日	年度末数量	設定前価額(千円)	設定増減額(千円)	設定後価額(千円)	記 事
72100091	コンテナ関連施設用地 作業荷役設備	コンテナクレーン		鉄製	H08/03/15	2.00 基	2,353,447	-689,560	1,663,887	
72100091	コンテナ関連施設用地 作業荷役設備	コンテナクレーン		鉄製	H08/03/12	1.00 式	3,789	-1,111	2,678	
72100091	コンテナ関連施設用地 作業荷役設備	コンテナクレーン		鋼管杭	H07/03/20	1.00 式	106,494	-31,203	75,291	
72100091	コンテナ関連施設用地 作業荷役設備	コンテナクレーン		鉄製	H07/10/02	1.00 式	11,969	-3,507	8,462	
72100091	コンテナ関連施設用地 作業荷役設備	コンテナクレーン		鋼管杭RC	H07/03/20	1.00 式	227,725	-66,724	161,001	
72100091	コンテナ関連施設用地 作業荷役設備	コンテナクレーン		鉄製	H07/09/25	1.00 式	4,328	-1,269	3,059	

2004年4月28日

「かわさき港コンテナターミナル株式会社」(以下 KCT と省略) の破産決定後の川崎市による主体経営反対及び質問状提出について

かわさき市民オンブズマン

代表幹事 篠原 義仁

代表幹事 江口 武正

事務局長 清水 芳治

篠原 義仁

江口 武正

川崎市が横浜地方裁判所川崎支部に申し入れていた KCT の破産に関し、同支部は KCT が債権者約 46 名にたいし合計約 63 億 5 千万円の債務を負担し、支払不能の財産状態であることを審査の結果認め、平成 16 年 3 月 12 日に KCT の破産を決定した。

KCT の設立計画が杜撰であり、その経営が川崎市の財政に悪影響を与えており、根本的な見直しが必要であることを監査請求・住民訴訟等によりかねてから主張してきた我々としては、我々の主張が正しいことが認められた点では今回の破産決定に同意したい。

ただし、破産後の措置として、第三セクターであった KCT のコンテナ業務を川崎市がそのまま引き継ぐとの川崎市の決定に対しては断固反対を表明する。

公共事業の非効率性を打破する目的で民間の力を取り入れたはずの第三セクター方式が行き詰まったからといって、自治体の川崎市が株式会社の仕事を継承するという今回の決定はそもそも本末転倒である。

各種の公共事業の民営化が強く叫ばれている現在、公共性が相対的に低いコンテナ事業を川崎市の主体経営にし、税金の無駄遣いを今後も継続することは問題解決を先延ばしするだけであり、到底市民の納得が得られる計画ではない。

川崎港のコンテナ事業は元々成り立たないことは我々がかねてより主張して来たことであり、川崎市の主体経営になることによりコンテナ取扱量が増加しコンテナ事業が黒字化するには到底考えられない。川崎市の巨額な港湾特別予算に埋没しコンテナ事業の赤字が継続化されるだけである。我々が調査したとおり、東京港・横浜港に挟まれた川崎港のコンテナ事業はもともと大変な無理があり、コンテナ事業以外に特化する等の抜本的な解決策の断行が正に望まれる場面である。川崎市がそのまま事業を引き継ぐことはまさに暴挙であると言える。

KCT 設立計画以後の川崎市議会の動は、安易に川崎市の計画に同調し税金の無駄遣いの片棒を担いだといわれても反論できないものであった。議会は名誉挽回を企図して特別委員会を設立し、破産に至った原因の追究と再発防止を含めた抜本対策を川崎市と共に立案する義務を有している。また、この計画を遂行し、我々の警告もまったく無視し今日の事態を招いた張本人である前高橋市長は責任を免れないところであり、本人の釈明と川崎市からのなんらかの措置が必要である。KCT の解決すべき問題は多岐にわたっており、また不明の点も多く、市民に実態を明らかに示すためにも質問状を川崎市長に提出することにした。

以上



2004年4月28日

阿部孝夫川崎市長殿

「かわさき港コンテナターミナル株式会社」(KCT) 関連の質問状

かわさき市民オンブズマン

代表幹事 篠原 義仁

代表幹事 江口 武志

事務局長 清水 芳治



KCT 事業は今後の経営・運用がどのように行われるのか不明のまま、事業継続のみを決定し、見切り発車の状況にある。潜在する問題点を顕在化し、解決すべき根本問題を明確に認識することが重要であり、そのために質問状を用意した。

文書にて5月31日までにご回答いただきたくお願いいたします。

質問内容

1. KCT 事業の今後について

株式会社である KCT の事業を川崎市が無方針に引き継ぐとは一般常識では考えられない、破産状態が解決していない現在、川崎市が KCT を支援することはさらなる税金の無駄遣いを積み重ねることになる、川崎市は KCT 事業をどのように進めるのか道筋を明確に示してほしい。

2. 上記1. にかかわらず川崎市は「コンテナ事業の新しい体制は、地元港湾運送事業者7社によると説明されており、立ち上がり最大4年間は KCT 同様の公的支援を行う」と説明し、事業継続が先行しており理解しがたい。かりにそのまま実行された場合には4年後に川崎市は経営から手を引く意向なのか。

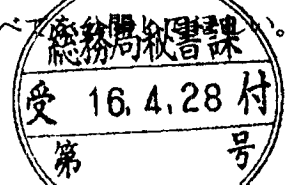
3. 我々の考えにたいして

川崎市が主体経営することにより何かが変わるとは全く考えられない。コンテナ事業の存続第一の考えをまず払拭すべきである。

今後は川崎市の税金を無駄に使わないために、川崎市は現在のコンテナ埠頭を一般埠頭に転用し、川崎市はコンテナ事業から完全に撤退すべきである。すなわち業務は民間に完全に移管すべきである。KCT は破産し株式会社は存続しないため、業務継続するには川崎市が全責任を負うことになるがそれでは何ら解決にならない。今までのような甘い予測の延長ではない厳しいコンテナ事業の予測を前提にし、この我々の考えに対する市長のお考えを伺いたい。

4. 破産に伴う川崎市の負担について

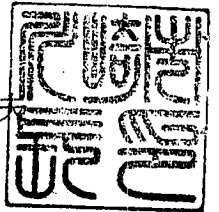
KCT の川崎市が出資した資本金の3億円は溝に捨てたことになるが、そのほかにどれだけの負担をするのか。損失補償をしている約8億円について銀行に補償するのか。そのうえに川崎市は銀行に経営指導念書を出しているが、銀行より川崎市に何らかの請求はあるのか。その他、税金で賄われる負担があればそのすべて



16 川港企第 90 号
平成 16 年 5 月 31 日

かわさき市民オンブズマン
代表幹事 篠原義仁様
代表幹事 江口武正様
事務局長 清水芳治様

川崎市長 阿部孝夫



2004年4月28日付け「かわさき港コンテナターミナル株式会社」
関連の質問状に対する回答は次のとおりです。

質問1について

コンテナ事業は川崎市の基本計画である「川崎新時代2010プラン」に位置付けられており、工業港としての性格が強かった川崎港が、商港機能を併せ持つ総合港湾として発展して行くためには必要不可欠な事業として実施され、臨海部の活性化や新産業の創出、雇用の促進を図ってきたところでございます。

外国定期貨物におけるコンテナ化率が95%を越え、コンテナ輸送が国際海上輸送の主役となり、さらにその傾向は高まるといわれておりますことから、川崎港コンテナターミナルは、市内産業活動・市民生活に資する重要な物流施設として最大限活用されるよう、市が直接管理し、利用者へ使用許可を行うことにより、ターミナル機能維持を図ってまいります。

さらに、コンテナ貨物の集荷や航路誘致については、本市と港運協会や地元関係者等が連携し積極的なポートセールスを展開してまいります。

質問2について

上記の「質問1」で回答いたしましたとおり、コンテナ事業につきましては、本市として引き続き推進していくものでございますが、その運営手法につきましては、公共ターミナルとして、港運事業者等利用者の申請により使用許可するものでございまして、本市が直接にコンテナ荷役作業などの経営に関与するものではありません。

また、コンテナターミナル内の荷役につきましては、船会社ごとによる作業体制で行われるものと聞いております。

質問3について

市は、KCTの業務を継続するものではないということは「質問2」で回答しておりますが、国際海上輸送の主流がコンテナにより運ばれている現状から考えますと、コンテナを利用することは物流コストの削減やリードタイムの短縮等が図られますので、今後も物流のコンテナ化は進むと考えております。コンテナターミナルは、港湾における物流機能を向上させ、市内経済・産業の発展や生活関連物資を、安定的に供給するための重要な施設でありますので、その活性化を図ることが肝要であると認識しております。

本市といたしましても川崎港の活性化のために、航路誘致や集荷活動等のポートセールスを、コンテナ施設利用関係者の方々に積極的に取り組んで頂くとともに、ターミナルの直背後の広大な港湾用地や、かわさきファズ物流センターなどの既存施設を有効活用したターミナル機能を高める努力をお願いすると同時に、その機能を十分に発揮させるために、関係事業者の活動に協力し利用者のニーズを十分把握してまいります。

また、今後は、スーパー中樞港湾における東京港や横浜港との三港連携の取り組みの強化を図り、京浜港としての国際競争力の強化に関する施策検討を踏まえた川崎港コンテナターミナルの役割を明確にしつつ、効率的な機能分担を図ってまいります。

質問4について

現在、KCTの債権債務の整理内容につきましては、破産管財人の管理下で行われておりますので、この手続が進む中において明確になるものと考えております。

質問5及び質問6について

KCTの状況につきましては、当初から厳しい状況下での経営が続き、その時々議会等においても議論を重ねてまいりましたが、破産の原因につきましては、コンテナ貨物量が様々な要因から伸び悩んだことや、国際情勢や経済情勢の変化、第三セクターに関する環境の変化等の複合的な要因により、厳しい経営状況で推移してきたものであり、第三セクター方式では継続が困難との判断をしたものでございます。

現在、破産管財人の管理下で整理が進められておりますが、本市としては、コンテナターミナル施設を十分に活用し、船会社や荷主に引き続き利用して頂けるターミナル機能の維持発展に取り組んでまいります。また、コンテナターミナル内の荷役作業につきましては、港運事業者が行いますことや、他の公共ターミナルと同様に、申請に基づき使用許可をするものであり再発は

ないものと認識しております。

本市が関与しております第三セクターにつきましては、平成13年度より実施しております「出資法人の点検評価」を基に、本年度「出資法人の経営改善指針」を策定したところであり、今後はこの指針に添って適切な方針決定を行っていくものでございます。

質問7について

川崎港コンテナターミナルの作業体制につきましては、この度、関係者による協議が整いまして、民間事業者の責任の下、船会社ごとによる体制で行なわれると聞いております。

質問8について

破産の申立にあたり、川崎港コンテナターミナル機能を継続していくことが港湾管理者としての使命であるとの観点から、ターミナルにおける荷役作業が継続できるように、保全管理命令の申立を行いました。

裁判所の保全管理命令を受けて、また関係者の協力も得ることでき、コンテナターミナルの機能を一時も停止することなく、利用者の方々には川崎港を利用していただいております。

第三セクターであるKCTは、同ターミナルにおいて、施設管理と荷役作業を行っていましたが、新しい方式では、市より使用許可を受けた民間事業者が直接にコンテナ荷役作業を行うものでございます。

川崎港コンテナターミナルの安定的な機能維持をしていく上で、現行の定期航路を継続的に確保し、利用状況を回復させるためには、緊急的措置が必要なことから当面の間、KCT並みの減免をしているところでございます。また、新規航路につきましては、他港で実施されているようなボリュームインセンティブ制度を設け利用促進を図ってまいります。

コンテナターミナルは、本市産業・経済活動や豊かな市民生活に資する重要な都市基盤施設であり、今後とも施設を活用し公益性を発揮していくことが必要であります。

そのためには、コンテナターミナルを利用する船会社・荷主等のユーザーのニーズに合ったサービスを提供するとともに、既存施設の活用を図ることにより、コストの低減化や効率化を図りながらコンテナ事業の施策展開を図ってまいります。

質問 9 について

本条は、港湾法第 2 章で定められている「港務局」に適用される財務原則でございます。川崎港については「港務局」を設立することなく、同法第 3 章に規定される「港湾管理者としての地方公共団体」として、本市が単独で港湾管理者となっておりますので本条の適用は無いものと理解いたします。

なお、現在「港務局」が設立されておりますのは、愛媛県新居浜港のみでございます。

2004年7月23日

「かわさき港コンテナターミナル株式会社」(以下 KCT と省略) の破産決定後の川崎市による主体経営反対及び再質問状提出について

かわさき市民オンブズマン

川崎区砂子1-10-2-802

川崎合同法律事務所内

代表幹事 篠原義仁

代表幹事 江口武正

事務局長 清水芳治

平成16年3月12日のKCT破産決定に関連し、質問状を提出し、その回答を得たが我々の質問にまともに答えていないため、又KCT業務の問題解決に対し安直な考えをしていると考えざるを得ないため、再度質問状を提出する。

前回申し入れた趣旨を改めて記載する。

1. 各種の公共事業の民営化が強く叫ばれている現在、公共性が相対的に低いコンテナ事業を川崎市の主体経営にし、税金の無駄遣いを今後も継続することは問題解決を先延ばしするだけであり、到底市民の納得が得られる計画ではない。
2. 川崎港のコンテナ事業はもともと成り立たないことは我々がかねてより主張して来たことであり、川崎市が主体経営になることによってコンテナ取扱量が増加しコンテナ事業が黒字化するとは到底考えられない。川崎市の巨額な港湾特別予算に埋没しコンテナ事業の赤字が継続化されるだけである。我々が調査したとおり東京港・横浜港に挟まれた川崎港のコンテナ事業はもともと大変な無理があり、コンテナ事業以外に特化する等の抜本的な解決策の断行が正に望まれる場面である、川崎市がそのまま引き継ぐことは、まさに暴挙と言える。
3. KCT 設立計画以後の川崎市議会の動きは、安易に川崎市の計画に同調し税金の無駄遣いの片棒を担いだといわれても反論できないものであった。議会は名誉挽回を企図し特別委員会を設立し、破産に至った原因の追究と再発防止を含めた抜本対策を川崎市と共に立案する義務を有している。
4. この計画を遂行し、我々の警告もまったく無視し今日の事態を招いた張本人である前高橋市長は責任を免れないところであり、本人の謝罪と川崎市からのなんらかの処罰が必要である。

以上



阿部川崎市長殿

2004年7月23日

旧「かわさき港コンテナターミナル株式会社」(KCT) 関連の質問状

かわさき市民オンブズマン

川崎区砂子1-10-2-802

川崎合同法律事務所内

代表幹事 篠原義仁

代表幹事 江口武正

事務局長 清水芳治

旧KCT業務は今後の経営・運用がどのように行われるのか不明のまま、事業継続のみを決定し、見切り発車の状況にある。解決すべき根本問題を明確に認識することが重要であり、そのために本年4月28日付けで質問状を提出し、5月31日に回答を得た。

しかしながら、回答は当方の質問に答えている部分が少なく、法解釈が間違っており、又誠意の無いものである。

そこでここに再度質問状を提出することとした。回答は、文書にて8月25日までにいただきたく願います。

質問内容

1. 港湾法29条の解釈(「港務局」不存在の場合、川崎市が該当)

29条は「港務局がその業務を行うために要する費用(港湾工事に要する経費を除く)は、その管理する港湾施設等の使用料及び賃貸料並びに港務局の提供する給水等の役務の料金その他港湾の管理運営に伴う収入をもってまかなわなければならない」とあり、一方的に費用を川崎市が負担する今回の例は法律違反となると考えるが、との当方の問いに対し、この法律は「港務局」に限定されるので「港務局」を設立していない今回の例では該当しないとの川崎市の回答である。

港務局が存在しない場合は川崎市が「港務局」の仕事を実施するわけであり、この法律が川崎市に適用されることは自明である。法律家と協議され再回答されたい。



2. コンテナ事業の公共性

川崎市は公共性を強調しコンテナ業務の継続を主張しているが、東京港・横浜港で十分に処理できるにもかかわらず、公共性と称して存続を主張する根拠はない。

KCT の時代もいたずらに公共性を主張し破産に至ったが、反省が全く無いのは如何なものか。

今日のように財政が悪化している時代の公共性は「財政の健全性」がなににも増して公共性の中心に置かれるべきであり、税金の無駄遣いによる財政圧迫をもたらすコンテナ事業は公共性とは無縁でその対極にあるものと考えるのが妥当である。

しいて言えば、目算も無く巨額の公共投資を実施してしまい巨額な税金を無駄遣いし還元していないという意味では広く解釈すれば公共に逆相関で関係があるといえる。

公共性が在るの説明が全く不明瞭である。コンテナが来ないコンテナ業務に公共性など無いと思うが、再度説明いただきたい。

3. 川崎市の財政負担に歯止めはないのか

川崎市はコンテナ業務の必要性を強調し、なにがなんでも業務を継続する意向であり、コンテナ業務に関わる費用は川崎市が負担するようである。

市民は税金の無駄遣いを最小限に止めるべきと願っている。財務負担の歯止めを置く事は必要であり、又川崎市は「コンテナ事業の新しい体制は、地元港湾運送事業者7社によると説明されており、立ち上がり最大4年間は KCT 同様の公的支援を行う」と言明したことであり、財務負担の限界を示して欲しい。

4. コンテナ取扱量の課題

川崎市は根拠も無く、コンテナの増加を夢想しているが、コンテナ取扱量が増加するとは到底思えない、増加する根拠を明示して欲しい。KCT 時代も全く根拠も無くポートセールスで増加すると強弁し業務を継続したが、コンテナは増加せず破産した。その責任は誰も取っていない。今回はコンテナ取扱量の予想値を明確化し、その計画が達成されない場合の責任を明確にして欲しい。

なお、川崎港の輸出入取扱総量 5563 万トンのうちコンテナ貨物はわずか 41 万トン (0.7%) である。(東京港の輸出入取扱総量 3808 万トンのうちコンテナは 3474 万トン (91.2%。))

5. スーパー中核港湾について

スーパー中核港湾については川崎市も申請を行いすでに棄却されている。

東京港、横浜港にはスーパー中核港湾の許可が出ているが、東南アジアとの競争が激しく、効率化に懸命の努力を行っている。両港はコンテナ取扱量は川崎市に比較し俄然多いが国際競争力は必ずしもあるといえない。

要するに、東京港、横浜港とも川崎港に仕事を回すほどの余裕は無いのである。
議会説明等でスーパー中核港湾に関連してコンテナ量が増加するような説明を川崎市はしているが、安直な希望で事業の継続を進めるべきでない。
万一、東京、横浜とコンテナを川崎に回す約束等があるのならお知らせいただきたい。
旧 KCT 時代も希望的観測のみでコンテナ増加を根拠無く川崎市は説明していたが、この先送り体質の継続にそろそろ絶縁していただきたい。

6. 原因究明、調査委員会設置

当件については実質的な回答が無いため再度同じ質問を行う。
川崎市が筆頭株主である第三セクターが破産に至った今回の問題は、川崎市にとって非常に重大な問題であり、原因・再発防止策等について徹底的な究明・検討が必要である。にもかかわらず、原因究明・再発防止など考えていないのが現状である。原因の解明と完全な再発防止の仕組みを確立すべきである。
そのために川崎市の内部に調査委員会を設置し徹底調査すべきと思うが、ご見解を伺いたい。(参考：議会も特別委員会を設置し問題究明と、川崎市の財政負担を最小にする計画の立案に努力すべきである。)

7. 責任の明確化

この計画を遂行し、我々の警告もまったく無視し今日の事態を招いた張本人である前高橋市長は責任を免れないところであり、川崎市は前責任者に対し損害賠償請求等を行いその責任を追及すべきである、この点につき明確な回答をいただきたい。
また、川崎市の KCT 関連幹部の責任も糾されるべきであり、処分も行うべきである。責任問題について明確な回答を頂きたい。

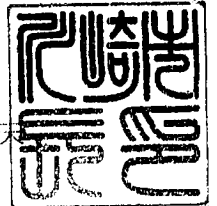
8. 財政負担

KCT の破綻で税金が無駄に使われたが、その実態については更に別途質問したい。

以上

かわさき市民オンブズマン
代表幹事 篠原 義仁様
代表幹事 江口 武正様
事務局長 清水 芳治様

川崎市長 阿部孝夫



2004年7月23日付け旧「かわさき港コンテナターミナル」(KCT)
関連の質問状については下記のとおりです。(回答)

1 港湾法 29 条の解釈について

本市は、港湾法第 33 条第 1 項に規定される「港湾管理者としての地方公共団体」として単独で港湾管理者となっており、港湾管理者の業務(同法 34 条)といたしまして、同法 12 条及び 13 条を準用することとされております。したがって、港湾工事に要する経費を除く管理費に関する独立採算を規定した同法 29 条の財務原則につきましては準用されていないことから、港湾管理者としての本市には適用されるものではないとさせていただきます。

2 コンテナ事業の公共性について

川崎港コンテナターミナルは、不特定多数の船社、荷主等のユーザーを受け入れる、公共コンテナターミナルとしての役割を持ち、効率的な荷役業務が可能なターミナルとして現在、OOCL 社を始めとする 5 つの船会社(現在 1 社が抜港中)が利用しております。

川崎港コンテナターミナルは、本市産業・経済活動に必要な産業物資や暮らしを支える生活関連物資を安定的に供給する都市基盤施設であり、今後とも川崎港の商港機能の強化や更なる国際貿易港へ発展させるため、コンテナターミナルを活用し地域活性化へ貢献していくことが必要であります。

今後とも貨物のコンテナ化が進むことから、現存するコンテナターミナルの効果的・効率的な活用を図ることが必要であると考えます。

3 川崎市の財政負担に歯止めはないのかについて

川崎港コンテナターミナルは、市内経済・産業の発展や生活関連物資を安定的に供給するための重要な施設でありますことから、施設管理者として、適切な維持管理を講じてまいります。

減免措置は、現行のコンテナ定期航路を確保し、利用状況を回復させることがコンテナターミナルの安定的な運営につながることから、最大4年を限度として行ったものでございます。なおコンテナ事業を行う事業者に対しては、ボリュームインセンティブ制度による使用料等の減免措置を設けているものでございます。

4 コンテナ取扱量の課題について

国土交通省が平成16年5月に公表した、2015年の東京湾における外貿コンテナ需用予測によれば、800万～900万TEUとなっています。2003年の同地域における取扱数は、東京港、横浜港、千葉港、川崎港を合わせて約560万TEUですから、12年後には、現在の1.42倍～1.60倍に増加すると予測されております。

コンテナリゼーションがますます進展する中で、東京湾における川崎港の役割は、一層重要性を増すものと考えますので、今後も官民一体となったポートセールスを推進し、川崎港コンテナターミナルの利用促進に努めてまいります。

5 スーパー中樞港湾について

スーパー中樞港湾は、我が国港湾がコンテナ貨物取扱量で、アジア諸港に遅れをとっていることから、国際競争力を高めることを目的として、今回、国土交通省から、東京港と横浜港が京浜港として指定されました。

川崎港は、東京港、横浜港とともに、京浜3港が共通する課題について連携し、京浜3港広域連携協議会で川崎港の役割を明確にし、東京湾内における各港との機能分担を図ってまいります。

6 原因究明、調査委員会設置 及び7責任の明確化について

KCTの破産は、「バブル」経済崩壊後の長期にわたる景気低迷や我が国港湾の国際競争力の低下に伴う港間競争の激化など、激変する社会・経済状況に対応し切れず、当初見込んでいた貨物量の達成が困難となり、荷役業務の収支バランスが取れなくなったことが主要な原因ではないかと考えております。

現在、川崎港コンテナターミナルは、使用を希望する事業者に許可するという、一般公共ふ頭として利用されておりますことから、民間の営業・経営努力が反映されていくものと考えております。

また本市の出資法人については、これまでも経営状況の点検評価を実施し、経営改善を図ってまいりましたが、社会経済環境の変化に対応するため、公的関与のあり方について必要性や役割を再検討しているところでございます。

本市としては、コンテナターミナル施設を十分に活用し、船会社や荷主に引き続き利用して頂けるターミナル機能の維持発展に取り組んでまいります。

2004年9月29日

阿部川崎市長殿

「KCTの門型クレーンの買取についての公開質問」

かわさき市民オンブズマン

川崎区砂子1-10-2-802

川崎合同法律事務所内

代表幹事 篠原義仁

同 江口武正

事務局長 清水芳治



KCTが破産したことにより、コンテナ事業関係の改革は必然となり、税金の無駄遣いが軽減する方向に進行するものと強く市民は期待していた。しかしながらコンテナ貨物増加が見込めない状況であるにもかかわらず、川崎市が、無計画に税金を投入していることは誠に残念な状況である。

我々は一般港への転換等の抜本的な改革を期待するが、川崎市は反省も無く、なし崩し的に税金投入を実施してきているため、やむをえず個々の案件につき質問する。

従来、ガントリークレーンは港湾管理者の川崎市が所有し、門型クレーンは運用責任者のKCTが所有していたものであるにもかかわらず、川崎市は門型クレーンの買取を決意したと聞く。市民として納得できない購入であり下記質問を提出する。

緊急の案件であり、議会の日程も考慮いただき10月3日までに回答いただきたい。

質問項目

質問 1. 「門型クレーンは運用側持ち」

港湾関係者の話によれば、国・自治体の港湾管理者がコンテナ陸揚げ後のコンテナ移動用のクレーンを所有する例はないとの事であるが、川崎市はその事実を承知しているか。(尚、コンテナ船より陸に荷揚げするガントリークレーンは通常、国・自治体が保有している)

質問 2. 「海運会社買取要望を実施したか」

川崎港では、ガントリークレーンは港湾管理者の川崎市が用意し、門型クレーンはKCTが用意し事業を開始した。川崎市はあくまで港湾管理者であり、実際に荷捌きを行う企業が門型クレーンを所有する事が定石である。川崎市はKCTに変わる海運会社に対し、責任を自覚してもらおう事も考慮し門型クレーンの買取を強く求めてきたのか。

質問 3. 「門型クレーンを軌道式にした理由」

今回の門型クレーン買取に関連し、川崎市は門型クレーンの鑑定を依頼したが、KCT が所有していた門型クレーンは軌道走行方式であるが、川崎市以外の他港湾ではタイヤ式であると報告されている。その為、軌道方式の中古市場がなく、中古として販売する場合は無価値になるとの鑑定があった。

これも川崎市、KCT が経験もなく、武士の商法としてコンテナ業務を開業したための欠陥が露呈したわけである。軌道式を導入した経緯をお知らせいただきたい。

質問 4. 「港湾整備事業特別会計補正予算の用途」

約 1 2. 7 億円の追加予算を考慮されているが、門型クレーンの買取価格は約 3. 6 億円であり、差額の約 9. 1 億円の用途は何なのかを知らせいただきたい。

KCT への横浜銀行、みずほ銀行、川崎信用金庫からの融資に対し 8 億円程度の損失補償を川崎市は行っているが、その件と関連があるのか明確な回答をいただきたい。

質問 5. 「トップセールス成功の根拠」

阿部市長はトップによるポートセールスによりコンテナ貨物量を確保すると意気込みを表明されているが、トップによるポートセールスについては高橋前市長からも再三説明があったが、結果は、惨憺たるもので KCT の破産を迎えた。結局、実現不可能な事を空虚に説明していたわけである。掛け声だけの先延ばしでは財政負担が増すばかりであり、なんら解決とは言えない。トップセールス及びコンテナ取扱量の相当量増加が実現可能と強弁されるのであれば、その根拠（資料を添えて）を示してご回答いただきたい。

質問 6. 「これ以上の税金の無駄遣いをふせぐ覚悟」

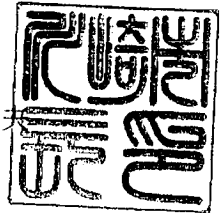
これまで KCT に投入した投資を無駄にしないために、川崎港コンテナターミナルの機能を維持したいと阿部市長は表明されているが、機能を維持するだけに税金を垂れ流す事は許されるものではない。過去の投資を無駄にしないため更に無駄な投資を続行することは財政難のこの時期には絶対に許されないことである。財政計画・コンテナ貨物取扱量・黒字化年度等を明確にし見通しを定め、計画が未達なら責任を取るような覚悟を示していただきたい。

以上

16川港振第273号
平成16年10月25日

かわさき市民オンブズマン
代表幹事 篠原 義仁 様
同 江口 武正 様
事務局長 清水 芳治 様

川崎市長 阿部 孝夫



KCTの門型クレーンの買取りについての公開質問について (回答)

平成16年9月29日付質問については、次のとおり回答いたします。

「質問1」回答

川崎港コンテナターミナルは、これまで、かわさき港コンテナターミナル株式会社に管理委託し、施設の管理と運営を行ってまいりましたが、同社の破産宣告以降は、本市が直接管理を行ったことにより、引き続き、既存船社に御利用いただいているところで

す。同ターミナルは限られた時間内でコンテナを迅速かつ正確に取り扱うため、コンテナ船に揚げ積みするガントリクレーンとヤード内での搬入出作業を行うトランスファークレーンとは一体的な荷役機械であることから、ターミナル機能維持を図るために買取るものです。

このトランスファークレーンの買取りにあたりまして、国内でコンテナを取り扱っております港湾は、本市と同様なレール型式荷役システムを採用しているターミナルはございませんが、愛媛県松山港で港湾管理者がタイヤ式門型クレーンを所有しております。

「質問2」回答

トランスファークレーンの取扱いにつきましては、KCTの破産宣告後は、破産管財人の管理下におかれ、破産手続の中で売却が進められてきたところです。破産管財人は、港湾機能の維持、発展という公益的見地に立った場合、川崎市以外に買い手がいないとの観点から、本市に買取りを求めてきたものです。

川崎港コンテナターミナルは、本市産業活動や市民の消費生活を支える重要な都市基盤でありますので、港湾管理者として、その機能維持をして行くことが重要であり、また、行政として最大の使命であると考えているところでありますので、質問1で回答しておりますように、ガントリクレーンとトランスファークレーンとは一体的な荷役機械であることから、同ターミナル機能維持を図るために買取るものです。

このことにより、ターミナルの一体的な活用と荷役作業の安定化が図られるものです。

「質問3」回答

平成2年2月1日、川崎港振興協会を中心とする川崎港コンテナ問題検討委員会が設立され、川崎港に建設されるコンテナ埠頭に関し、将来を展望して十分に機能できる体制の確立を図り、関連する課題について対応策の検討が行なわれたものです。

平成3年7月25日、同委員会から報告書が提出され、その中で国際貿易動向を鑑みて今後は輸出入型港湾に対応することが必要であり、そのためには、コンテナターミナル内の蔵置能力を高めることが重要な要素であると指摘がされたところです。また、荷役システムにおいても機械化、自動化を推進する必要があると、これらの面でキャリア方式よりトランステナー方式が優れているとの報告を受けました。

本市としても、この報告書に基づき、株式会社日本港湾コンサルタントへ委託した「東扇島コンテナターミナル整備設計委託」の中で、その内容の1つとして、ヤード内荷役機械についてコンテナターミナル整備に係るインフラコスト、オペレーションの安全性・自動化、環境対策などの観点から、ストラドルキャリア方式とトランスファークレーン方式を比較し、トランスファークレーン方式が有利であるとの結果を得、また、その中の2方式、タイヤマウント式とレールマウント式の比較を行ったところ、平成4年6月、レールマウント式が有利であるとの結論が出されました。以上のような経過の中で軌道式が採用されたものであります。

「質問4」回答

平成6年5月開業しました、かわさき港コンテナターミナル株式会社が、事業資金を金融機関3行から借入れに先立ち、本市は、同年3月に「事業資金借入れに伴う金融機関等に対する損失補償」の議案を提出し、議決をいただきました。

その後、同社は「事業資金借入れに関する協定書」に基づき、金融機関と銀行取引約定書等を締結し、金融機関から事業資金の融資を受けたところです。

この度、港湾整備事業特別会計補正予算につきましては、同社の破産手続きが終了し、銀行取引約定書等に規定されております損害金等を含めた金融機関の損害額が確定しますと損失補償を実行する必要がありますことから、債務負担行為の限度内9億円で上程しているものです。

なお、港湾整備事業特別会計補正予算1,274,131千円の内訳については、次のとおりです。

トランスファークレーン買取り	359,100千円
トランスファークレーン保守点検委託料及び保険料	14,847千円
東扇島コンテナターミナル荷役機器保険料	184千円
損失補償金	900,000千円

「質問5」「質問6」回答

外国貿易定期船における貨物の95%がコンテナ貨物となっており、在来貨物についても、貨物の種類を問わずコンテナ化されており、本港で数多く取り扱っている自動車や木材製品等についてもコンテナ化が定着しつつあります。

こうした在来貨物のコンテナ貨物化に対応するため、多くのコンテナ港湾の管理者は、自らの港の利用促進を図るため、広く国内外の船会社や荷主などの利用者に対して積極的なポートセールスを展開しております。

本市にとりましても、同ターミナルは重要な都市基盤施設でございますことから、市内の電気、自動車、ケミカル関係をはじめといたします本港背後圏の荷主やメーカーなどに、本港の利用促進を図ることは、港湾管理者として重要であると認識しております。このため、新たな取組みといたしまして、これまでのポートセールスに加え、市内で、生産、消費するコンテナ貨物を取扱います荷主など130社に対しまして、港湾局職員によりますポートセールスを実施しております。

今後とも、同ターミナルの活性化を図りながら、本市産業・経済活動に必要な産業物資や暮らしを支える生活関連物資を安定的に供給し、地域活性化へ貢献することが必要でありますことから、ターミナルの効果的・効率的な活用を図ってまいります。



川崎港における港湾運営関連調査委員会報告書

- 川崎市で生産される輸出コンテナ貨物は 48,300TEU、消費される輸入コンテナ貨物は 61,200TEU、計 109,500TEU である。このうち東京港、横浜港で船積、船卸されているのは 97,100TEU (88.7%) である。「その他港」の 11,300TEU が川崎港での船積、船卸分と考えられる。
- また、川崎港のふ頭地区でコンテナを詰め、取り出しする貨物のうち東京港、横浜港で船積み、船卸しされるコンテナ貨物は 56,500TEU である。川崎港のふ頭地区で、輸出申告および輸入申告が行われている貨物を含めれば、川崎港ふ頭地区から東京港、横浜港に運ばれて船積み、船卸しされているコンテナ貨物は、65,000TEU (東京港船積み 5,300TEU、東京港船卸し 22,900TEU、横浜港船積み 13,500TEU、横浜港船卸し 23,300TEU) にのぼる。

表 2-2-13. 川崎市における生産・消費コンテナ貨物の船積港・船卸港

(単位：トン/月)

(単位：TEU/年)

	輸出		輸入		輸出	輸入
		%		%		
東京港	16,443	22.7	48,260	52.5	11,000	32,200
横浜港	39,967	55.2	41,022	44.7	26,600	27,300
名古屋港	461	0.6	86	0.1	300	100
大阪港	168	0.2	50	0.1	100	—
神戸港	423	0.6	423	0.5	300	300
その他港	14,959	20.7	2,016	2.2	10,000	1,300
計	72,421	100.0	91,857	100.0	48,300	61,200

注) 月当たりトン数値は調査実績値、年間の TEU 数値は換算概数値である。

資料：平成 10 年度・全国輸出入コンテナ貨物流動調査資料編より作成

表 2-2-14. 川崎港のふ頭地区詰め・取出貨物における周辺 3 港の船積み・船卸コンテナ取扱量

(単位：トン/月)

(単位：TEU/年)

	輸出		輸入		輸出	輸入
		%		%		
東京港	6,933	15.8	29,478	49.0	4,600	19,700
横浜港	18,291	41.8	29,960	49.8	12,200	20,000
川崎港	18,558	42.4	774	4.2	12,400	500
計	43,782	100.0	60,212	100.0	29,200	40,100

注) 月当たりトン数値は調査実績値、年間の TEU 数値は換算概数値である。

資料：平成 10 年度・全国輸出入コンテナ貨物流動調査資料編より作成

回でまた 破産したKCT事業に 特権的待遇をするのか

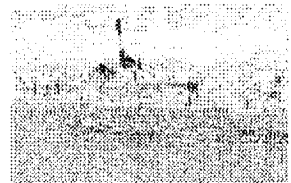
かわさきコンテナターミナル(株)(KCT)は、平成6年5月、川崎市が50.8%の出資をして設立されました。事業目的は、世界最大級のコンテナ船の入港可能な港をめざし、大型貨物需要をあてこんで発足しました。

しかし、日本有数の東京港、横浜港に挟まれた地域でこの構想が成功する見込みは設立当初からありませんでした。その上、マーケットリサーチも全く不足し、ただ「つくりたいからつくる」ゼネコン型ムダな公共事業の典型でした。

オンブズマンは、このことを当初から指摘し、川崎市のKCTへの相次ぐ支援策（港湾施設・ガントリークレーン使用料の減免など）は、赤字会社へのムダな支援で即時中止すべしと要求してきました。そして、平成15年3月にはKCTの会社整理（解散）を求めて、住民訴訟を提起しました。

これに対し、川崎市は長年にわたってKCTの経営は健全で、その支援策はムダ金でなく適正と弁明してきていましたが、住民訴訟の展開の中で、オンブズマン主張をようやく認めて平成16年1月に筆頭株主として裁判所に破産の申立手続をとりました（3月に破産決定）。

川崎市の 失政は明らか



今こそ 正しい解決を

KCTの破産にともなってKCTの事業は民間会社が継承しました。ところが、川崎市は、会社再建についての具体的対策が未提示なのに、民間会社にKCTなみの支援策を行い、さらに今議会にガントリークレーンどころか門型クレーンを破産会社から川崎市が買い取り、民間会社に貸付するという提案を行うに至りました（KCTの連帯保証人＝損失保証人として金融機関に9億円弁済する法案も提出）。

こんな他都市にみられない過剰「サービス」は税金のムダ遣いであり即刻中止させる必要があります。

川崎市の税金のムダ遣いを糾し、KCT問題の正しい解決をさぐるため、下記のつどいを開催します。是非ご参加下さい。

と き	2004年12月9日(木)午後6時半	内 容
と ころ	中小企業婦人会館 3階 (武蔵小杉駅スグ)	1 KCT破たんの原因とその解明 2 KCT事業への支援の誤りとその責任追及 3 あらなた監査請求、住民訴訟をめざして
参加費	無料	

崎

KCT破産

「損失補償支払いは違法」

市 オンブズマン 市民市に住民監査請求

破産した川崎市の第三セクター「かわさき港コンテナターミナル」(KCT)に融資していた金融機関に対し、市が損失補償分九億円を支払ったのは「違法な債務保証にあたる」として、市民団体「かわさき市民オンブズマン」(代表幹事・篠原義仁弁護士ら)が七日、住民監査請求をした。高橋清・前市長と阿部孝夫市長に損害賠償を請求するよう求めている。

は今年一月、議会でこの債務保証にあたる」として、三金融機関に延滞金利を含め九億円を支払った。

の文言は損失補償だが、実際は「法人に対する政府の財政援助の制限に関する法律」で禁じられている自治体による法人へ

は今年一月、議会でこの債務保証にあたる」と指摘。協定締結時の高橋前市長と、阿部市長に不当な支出の責任があるとしている。

市港灣局は「市として(債務保証でなく)損失補償と考えている。旧自治省の通達については確認できないが、九四年度に損失補償をしたのは設立当初のKCTに自己資産がないため」と違法性を否定した。

市は銀行団と、九億円を支払うことで和解し、議会の採択を経て、今年一月に支払った。

オンブズマンは「協定の文言は損失補償だが、実際は「法人に対する政府の財政援助の制限に関する法律」で禁じられている自治体による法人へ

篠原代表幹事らは同日の記者会見で、監査請求が棄却された場合は、住民訴訟を起す意向も表明した。

度には損失補償をしたのは設立当初のKCTに自己資産がないため」と違法性を否定した。

オンブズマンは、地方自治体が法人などの債務について保証を禁じた法律があり、市が協定書で「損失補償」という言葉を使っているものの、社会常識から見れば、紛れもなく「債務保証だ」と主張。違法な公金の支出にあたることを述べた。

KCTは一九九四年五月に設立されたが、景気の低迷などからコンテナ取扱量が伸びずに赤字が拡大して破産。その後は市が施設を管理し、地元港灣事業者が運営して

「9億支払い違法」

KCT 損失補償で監査請求

二〇〇四年三月に破産した川崎市の第三セクター「かわさき港コンテナターミナル」(KCT)をめぐり、市がKCTに融資していた銀行団に計九億円を支払ったのは

違法な公金支出にあたるとして、かわさき市民オンブズマンは七日、市監査委員に監査請求をした。

市は横浜銀行、みずほ銀行(当時は第一勧銀)、川崎信用金庫の銀行団と、事業資金融資に関し、協定書を結び、債務が完了しないときは市が損

の低迷などからコンテナ取扱量が伸びずに赤字が拡大して破産。その後は市が施設を管理し、地元港灣事業者が運営して

完済しないときは市が損

(出沼 康男)

神奈川新聞 05年 3月 8日

17川監第64号

平成17年4月26日

かわさき市民オンブズマン

代表幹事 篠原義仁 様

同 江口武正 様

事務局長 清水芳治 様

川崎市監査委員 舘 健 三

同 奥 宮 京

同 本 間 悦 雄

同 西 村 英 二



川崎市職員（川崎市長及び関係職員）措置請求に係る監査の結果について（通知）

平成17年3月7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ので、その結果を次のとおり通知いたします。

2005年3月7日

川崎市川崎区砂子1-10-2ソシオ砂子802

川崎合同法律事務所

かわさき市民オンブズマン

代表幹事 篠原 義仁

同 江口 武正

事務局長 清水 芳治

川崎市川崎区出来野4-2

かわさき市民オンブズマン

幹事 佐々木 玲吉

川崎市川崎区田島町9-18

かわさき市民オンブズマン

幹事 望月 文雄

川崎市職員（川崎市長及び関係職員）措置請求書

第1. 請求の趣旨（主張事実）

1 KCTの設置と損失補償

- (1) かわさき港コンテナターミナル株式会社（以下、KCTという）は、平成6年5月10日に設立され、川崎市が50.8%の出資を行ない、筆頭株主となっていた。
- (2) 前同日、川崎市は、KCTの設立に際し、株式会社横浜銀行川崎支店、株式会社第一勧業銀行（当時）川崎支店及び川崎信用金庫本店（いわゆる「銀行団」）との間で「かわさき港コンテナターミナル株式会社事業資金融資に関する協定書」を締結した（融資比率は、横浜銀行が50、第一勧業銀行が25、川崎信金が25となっている）。

この融資協定書によると前記銀行団のKCTに対する融資限度額は、毎年度川崎市特別会計予算に定める、市のKCTに対する損失補償額を限度とすること（第1条）、融資金について金融機関が「損失額を被った場合」は、市がその「損失を補償」するものとし、具体的には、KCTが弁済期限後3ヶ月を経過した時点で、債務を完済しないときは、市は金融機関の請求に対し「遅滞なく損失補償金を交付する」ことが約定されている（第5条）。

2 KCTの営業実態と経営破綻

- (1) KCT設立の前提となる基本構想は、世界最大級のコンテナ船の入港可能な

港、すなわち、ハブ港の機能を持たせようとするものである。

しかし、平成6年の設立当初からの港湾、道路、運輸、交通その他の社会的基盤整備等からみて、全国屈指の東京港、横浜港に挟まれた立地条件の中で、川崎港がハブ港の機能を有することは到底不可能であって、KCTは幻の基本構想を前提として、貨物需要の過大予測計画を立てたものの、現実には経費支出に見合った貨物取扱量に達せず、必然的に赤字の累積を生み出し、その結果、遅くとも平成14年時点において実質的に破綻に陥るところとなった。

このことについては、後述する監査請求の結果においても監査委員（外部監査人報告）は、「『実質的に破綻している会社』を『長期間債務超過が継続し、今後相当の期間において、債務の返済が困難な会社』と定義するならば、KCTは『実質的に破綻している会社』に該当している」といえると結論づけているところである。

- (2) ちなみに、KCTは、平成8年度で15億円、平成9年度で10億円の赤字決算となり、平成11年度に至っては4年連続赤字、累積赤字は44億円、12年度も8億円の赤字見込となるに至った。

そのため、川崎市は平成10年4月に入り、港湾施設使用料の半額化（年間、0.6億円の減免）とKCTへの追加資本の投入を計画するに至った（この外、別の第三セクター「川崎臨港倉庫株式会社」の収入源である埠頭管理料のKCTへの一部移譲（年間2.25億円）も決定した）。

次いで、平成12年12月に至り、KCTは、「54億円融資」につき銀行団に金利引き下げを要求し、これに呼応して、川崎市はKCTに係るガントリークレーン使用料（年間使用料1.1億円、5年間の免除額7.4億円）の無料化を決定し、格別の支援措置を講じた（これに対しては、平成10年6月30日と平成12年3月14日にかわさき市民オンブズマンとして監査請求済み）。

- (3) しかし、2回にわたる監査請求は棄却され、川崎市は前記支援策を実行した（但し、KCTへの川崎市による新たな資金投入は中止された）。

他方、KCTは専門家による検討委員会の審議の結果、オンブズマンが指摘したとおり会社の存続が否定されるに至り、これをうけて平成13年12月、新市長の誕生に伴って川崎市及び川崎市長は、一旦この結論を受け入れる姿勢を示したが、平成14年に入り、経費節減等を図ることを条件としてその存続を認め、前記支援策を続行した（なお、かわさき市民オンブズマンは、平成14年5月23日に3回目の監査請求）。

- (4) しかし、それにもかかわらず、KCTの経営実態は改善されることなく推移した。

その結果、前記外部監査請求人報告も

「KCTは平成6年の設立当初から、每期大幅な赤字を計上しており、平成13年度末における未処理損失累計額は、5,292百万円にのぼっており、また債務超過額も、4,682百万円となっている」とし、それに続けて

「KCTは川崎市から港湾施設使用料の減額（平成10年度より）、ガントリークレーン使用料免除（平成12年度より）の支援を受けている。

また、平成14年度及び平成15年度において新たに、金融機関からの金利減免、地元港運業者からの出向者の出向料の免除、荷役作業の見直しによるコストダウンへの協力などを受け、償却前利益、すなわち営業キャッシュフローが黒字となる見通しを持っている。

しかし、営業キャッシュフローが黒字となったとしても、民間の会社では得られない支援を前提としたものであり、民間営利法人としての採算性を考えれば、経営は決して健全な状態とはいえない。

一方、財務キャッシュフローの面では、平成13年度において短期借入金5,400百万円、及び長期未払金1,084百万円の残高があり、その返済見通しは立っていない。」

とし、前述したとおりKCTを「破綻」会社と結論づけた。

3 会社整理の申立

(1) 以上の実態をふまえて、かわさき市民オンブズマンは、以下の検討のもとにKCTにつき会社管理の申立をすべきと判断するに至った。すなわち

地方財政法第8条は

「地方公共団体の財産は、常に良好な状態において管理し、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」と定めている。

一方、商法第381条は、会社経営につき、債務超過に陥る虞れのあるときは、6カ月より引続き発行株式の総数の100分の3以上の株式を有する株主の会社整理開始の申立につき、これを規定している。

ちなみに、川崎市は発行済株式総数の50.8%の議決権株式を所有しており、会社整理の申立権者に該当している。

(2) そこで、会社整理申立の要件である「債務超過に陥る虞れのある」ときに該当するか否かについて検討すると、KCTの営業実態は前述したとおり、すでに破綻している状態であり、十二分にこの要件を充足するところとなっている。ところで、株主たる川崎市に対する執行機関としての市長以下の財産管理義務についていえば、それは委任類似の「善管義務」にほかならない。

ちなみに、地方自治法第138条の2は「執行機関の義務」として

「普通地方公共団体の執行機関は、当該普通地方公共団体の条例、予算その他の議会の決議に基づく事務及び法令、規則その他の規程に基づく当該普通地方公共団体の事務を、自らの判断と責任において、誠実に管理し、及び執行する義務を負う。」と定めている。

そうだとするとここでの義務は、「このまま放置しておけば株式の価値の下落を招く」という要件で、必要にして十分となっている。また、川崎市は、前記「損失補償」責任の発生、拡大を防止すべき義務も当然に負っている。

前記監査結果も、「確かに、KCTが現在のような赤字経営を続けるとすれば、川崎市の所有するKCTの株式の価値は減少する」、としているのであり、要件は充足している。

従って、川崎市は、速やかに横浜地方裁判所川崎支部に対し、KCTに係る会社の整理開始の申立を行うべきであり、それを行わない市の不作為は、その管理義務を怠るものとして違法の評価を免れない、とかわさき市民オンブズマンは判断し、その監査請求を提起する方針を固めた。

(3) ところで、かわさき市民オンブズマンは、平成10年6月30日に第1回目の、平成12年3月14日に第2回目の、平成14年5月23日に第3回目の監査請求をそれぞれ行った。

これら監査請求は、KCTが当時すでに破綻状態、もしくは近々にも破綻状態に陥ることを理由として、第1回目及び第2回目の監査請求にあっては、川崎市に係る各種支援策の中止（差止請求）を求め、第3回目の監査請求にあっては、関係職員（市長）の減免措置相当額の損害賠償を求める形で行なわれたが、いずれもこの請求は内部監査委員の結論として棄却された。

ちなみに、第3回目の監査請求においては、要約的にいうと

「KCTが経営面で極めて憂慮すべき事態に立ち至っていることは事実である」としながらも、「『港湾振興対策上の必要性』『損害賠償責任の要件』『経営改善策の効果』などについて監査委員の意見の一致を見ず、結論に到らず」との理由にもならない理由で棄却された。

しかし、地方財政法第8条、地方自治法第138条の2の規定からして、商法第381条に基づく会社整理の申立は必須であり、かつ、すでに3回にわたる前記監査請求で、三たびにわたって「執行猶予」をうけてきた川崎市の執行機関として、平成14年時点においては、裁量の余地はなく、速やかな会社整理の申立が義務づけられているところとなっていた。

(4) そこでかわさき市民オンブズマンは、平成14年12月24日、川崎市監査委員に

対し、

「KCTの業績は、川崎市作成の収支見込みにつき措信できず、赤字体質の改善は不可能で早期の倒産を免れない。

こうした状況の中で、川崎市は出資50.8%の筆頭株主として前記会社の会社整理もしくは、更正手続開始の申立を行うべきであり、請求人はその措置請求を求めて、すなわち、地方自治法第242条に基づき、執行機関である川崎市長及び同職員に、前記「怠る事実」の是正を求めて本請求に及んだ次第である。」

として監査請求の申立を行い、あわせて、地方自治法第252条の43第1項の規定に基づき個別外部監査請求契約に基づく監査によることを求め、その結果、外部監査請求が認められるところとなった。

外部監査人は、平成15年3月7日、川崎市監査委員に個別外部監査結果報告書を提出し、これをうけて、川崎市監査委員は、その結果報告をふまえて、同年3月19日、本件監査請求を棄却する旨の通知をかわさき市民オンブズマンに対し行った。

- (5) そこで、かわさき市民オンブズマンは、平成15年3月31日、横浜地方裁判所に対し、健全な地方財政を確立するため、川崎市の前記財産管理を怠る事実につき、その違法確認を求めて住民訴訟を提起した。

4 破産手続と破産決定

- (1) 前記住民訴訟においても、川崎市はKCTがひきつづき健全な経営を維持することが可能と強弁していたが、かわさき市民オンブズマンが情報公開で入手した諸資料を基礎に「KCTの財務状態の悪化が偶発的なものではなく、KCTの管理対象であり営業成立の根拠である川崎港のコンテナ埠頭それ自体が社会の需要に対応しない無用の存在であること、従ってKCTの存続不可能性は構造的で不可避的なものであること」を明らかにし、かつ、そのことは設立当初から明らかであったことを明確にした。

- (2) こうした分析とともにKCTの経営破綻の事実がより詳細に専門的に分析されるなかで、他方、川崎市は従前の強弁を何ら撤回することなしに、住民訴訟継続中の平成16年1月26日に至り、概ねかわさき市民オンブズマンの指摘を受け入れ、横浜地方裁判所川崎支部に対し、KCTに係る破産の申立を行なった。

- (3) これをうけて同年3月12日、同裁判所はKCTにつき破産決定を行ない、その結果、かわさき市民オンブズマンはその目的を達したため住民訴訟の取下手続をとるところとなった。

5 損失補償問題とその処理

- (1) 破産手続後、KCTの事業は関連7社にその営業が移行したが、関連7社は、

破産決定当日の平成16年3月12日、川崎市に対しA 4、1枚の要請書で、今後の事業展開の実態報告や破産したKCT事業をどう改善、発展させてゆくのかの具体的施策を示した資料を全く添付せずに従前同様の支援要請を行ない、即日、川崎市はこれを受け入れる決裁を行なった（のちに川崎市議会も承認）。

通常、第三者が破産決定自体を知るのは、マスコミ報道などによるため決定日翌日以降となるが、川崎市と関連7社は「見事な連携プレー」を行って、決定日当日に関連7社が支援要請を行い、決定日当日に川崎市が受け入れ決裁を行った。

そして、この支援は、平成16年度の残期間の支援につづき、平成17年度支援としても続行されている。

- (2) これとともに川崎市は、第1項記載の融資協定書に係る損失補償問題が現実化したことに鑑み、平成16年11月市議会に前記銀行団への損失補償金の支払金に係る金額を9億円とし、その支払承認を求めるところとなった。

すなわち、川崎市（甲）は、㈱横浜銀行（乙）、㈱みずほプロジェクト（丙、旧第一勧銀）及び川崎信用金庫（丁）との間で、

① 甲は、乙丙及び丁のかわさき港コンテナターミナル株式会社に対する事業資金の融資に関する損失補償として、乙に対し金450,000,000円、丙に対し金225,000,000円、丁に対し金225,000,000円の支払義務があることを認め、これらを和解成立日から1箇月以内に、乙丙丁の指定する各口座に振り込む方法により支払う。

② 乙、丙及び丁は、甲に対し、本件に関するその余の請求を放棄する。

（具体的には「元金＋損害金」が8億円＋約2億966万円（平成16年12月14日現在）＝約10億966万円であったものにつき、前記のとおり和解するというもの）

という内容を骨子とする和解内容を確定し、これにつき平成16年12月15日に川崎市議会に対しこの承認の決議を求め、川崎市議会は同月16日、このことを承認し、採択するに至った。

これをうけて、川崎市は、平成16年12月27日前記銀行団との間で前記内容を骨子とする和解を成立させ、平成17年1月14日、前記各金員を各銀行（信用金庫）に支払を了するところとなった。

6 損失補償の違法性

- (1) 「法人に対する政府の財政援助の制限に関する法律」（昭和21年法律4号）第3条の明文により「政府又は地方公共団体は、会社その他の法人の債務については、保証契約をすることができない」と定められているために、川崎市がKC

Tの金融機関に対する債務を保証することは許されない。

そこで融資協定書では、あえて「債務保証」と言わず「損失補償」という文言を用いているのであるが、単なる履行延滞が「損失補償」事由とされているのであるから、融資協定書第5条は、その内容においてまぎれもなく法の禁止する債務保証になる。

(2) 自治省の指導を受けた市は、平成7年度以降のKCTの事業資金借入については損失補償を見合わせることにしたが、協調融資団（銀行団）あての平成13年12月28日付文書、「かわさき港コンテナターミナル株式会社に対する対応について（回答）」において、KCTの借入金のうち、前記融資協定書に基づく借入金で、協定書第1条に定める損失補償額を限度とする借入金（当初借入金8億円）については、「その損失が確定する等要件を満たした限りにおいては、本市に責任が存在する」ことを認めている。

(3) 川崎市は、こうした経緯を経て、前述したとおり銀行団に対し、合計9億円の支援を完了した。

しかし、くり返しいえば、損失補償は名称、文言が損失補償であったとしてもそれは、まぎれもなく債務保証と法的効力は同様の効果を生じ、現に川崎市は融資協定書第5条に基づいてその支払を履行しているところである。

従って、その支払は法の禁止する債務保証の脱法的支払というほかなく、地方自治法第242条でいう違法、不当な公金の支出に該るものである。

第2. 措置請求

前記損失補償金の支出は、前述した理由からして違法、不当な公金の支出に該り、川崎市に前記同額の損害が発生しているので、請求人らは、地方自治法242条1項の規定に基づき、執行機関である川崎市長及び関係職員に対し、川崎市がこおむった損害を補填するために本件融資協定書の締結責任者である高橋清前市長及び本件融資協定書に基づく現実の支払責任者である阿部孝夫現市長に対し、損害賠償請求を行なう等必要な措置を講じるよう求め、本監査請求に及んだ次第である。

以上（原文のまま）

添付資料 平成6年度川崎市港湾整備事業特別会計予算書（債務負担）写しほか7点

[監査の結果]

1 請求の要件審査

本件措置請求は、平成17年3月7日付けで提出された。

本件措置請求では、「かわさき港コンテナターミナル株式会社（以下「KCT」という。）事業資金融資に関する協定書」（以下「融資協定書」という。）の締結責任者として高橋清前市長に対する損害賠償請求を求めている。

しかしながら、融資協定書は、株式会社横浜銀行、株式会社第一勧業銀行（現株式会社みずほプロジェクト）及び川崎信用金庫（以下「金融機関3行」という。）と川崎市の間で、平成6年5月10日に締結されていた。

融資協定書の締結の日を起算日とすると、地方自治法（以下「法」という。）第242条第2項に規定する1年という請求期間を既に経過している。

監査請求期間の起算日について、平成14年10月15日最高裁判所第3小法廷の判決（平成10年（行ツ）86号）は、「法第242条第2項本文にいう当該行為のあった日とは一時的行為のあった日を、当該行為の終わった日とは継続的行為についてその行為が終わった日を、それぞれ意味するものと解するのが相当である。前記事実関係によれば、本件監査請求においては、本件貸借契約の締結がその対象となる行為とされているところ、契約の締結行為は一時的行為であるから、これを対象とする監査請求においては契約締結の日を基準として同項本文の規定を適用すべきである」としている。また、平成14年7月16日最高裁判所第3小法廷の判決（平成11年（行ヒ）131号）においては、「公金の支出は、具体的には、支出負担行為（支出の原因となるべき契約その他の行為）及び支出命令がされたうえで、支出（狭義の支出）がされることによって行われるものである（法第232条の3、第232条の4第1項）。これらのうち支出負担行為及び支出命令は当該地方公共団体の長の権限に属するのに対し、支出は出納長又は収入役の権限に属するのであり、そのいずれについてもこれらの者から他の職員に委任等により各別に権限が委譲されることがある。また、これらの行為に適用される実態上、手続上の財務会計法規の内容も同一ではない。このように、これらは、公金を支出するために行われる一連の行為ではあるが、互いに独立した財務会計上の行為というべきものである。そして、公金の支出の違法又は不当を問題とする監査請求においては、これらの行為のいずれを対象とするのかにより、監査すべき内容が異なることになるのであるから、これらの行為がそれぞれ監査請求の対象事項となるものである」と判示されている。判例上では、それぞれの行為の時をもって監査請求期間の起算日とする考え方が定着していることから、本件措置請求においても請求人が求める契約締結責任

者としての損害賠償に関しては、契約締結の日を基準として法第242条第2項の規定を適用すべきものと判断した。

また、本件損失補償が法第242条第2項ただし書の正当な理由（財務会計上の行為が秘密裡にされた場合など）に該当するか否かについても、「仮称かわさき港コンテナターミナル株式会社の事業資金借入れに伴う金融機関等に対する損失補償」に係る9億円の債務負担行為を設定した平成6年度川崎市港湾整備事業特別会計予算案が川崎市議会で平成6年3月29日に可決されていること、平成6年5月10日に締結された融資協定書及び融資協定書に関する決裁書類は、同日以後、情報公開により入手することができたこと（現に、本件措置請求の資料として添付されている。）並びに平成12年4月14日の請求人陳述において請求人であるかわさき市民オンブズマンが融資協定書に基づく9億円の損失補償について述べていることから、請求人が知り得てから相当の請求期間内になされた監査請求とは認められないと判断した。

したがって、融資協定書の締結責任者としての高橋清前市長に対する損害賠償請求に関する部分については却下し、融資協定書に基づく支払責任者としての阿部孝夫現川崎市長に対する損害賠償請求に関する部分について監査の対象とすることとした。

2 監査の実施

(1) 請求人の陳述

法第242条第6項の規定に基づき、平成17年3月16日に、請求人かわさき市民オンブズマン代表幹事篠原義仁ほか4名から陳述の聴取を行った。

請求人の陳述の際、法第242条第7項の規定に基づき、川崎市港湾局の関係職員（以下「港湾局関係職員」という。）を立ち会わせた。

(2) 関係職員の陳述

平成17年3月16日に、港湾局関係職員から陳述の聴取を行った。

関係職員の陳述の際、法第242条第7項の規定に基づき、請求人を立ち会わせた。

(3) 監査対象事項

本件措置請求書の内容、請求人及び関係職員の陳述を勘案し、監査対象事項を次のとおりとした。

ア 川崎市が行った融資協定書に基づく損失補償金の支払いは、違法又は不当な支払いであるかどうか。

イ アの支払いを行ったことにより、阿部孝夫現川崎市長に対し損害賠償を求め

るべきかどうか。

(4) 監査の期間

平成17年3月7日から平成17年4月26日まで

3 監査の結果

(1) 請求人の主張

陳述の際、請求人からおおむね次のような主張がなされた。

ア 川崎市が他の出資団体と損失補償契約を結んでいるかどうかを調べたが、KCT以外に損失補償契約を結んでいるところはなかった。

なぜ、KCTだけと損失補償契約を結ぶ必要があったのか。このことについて、今回の法律解釈の前提事実として事実確認する必要がある。

おそらく銀行はKCTの経営状況が危ないことは見越していたであろう。融資をするには連帯保証人が必要であった。銀行団が資産もないKCTに対し融資を決定したのは、市長の要望を受けた銀行団が市長との関係を良好に保ちたいと考えて融資を決定したのである。

イ 今回の監査請求で問題にしているのは、「損失補償」の問題である。

川崎市、KCT及び銀行団は、法人に対する政府の財政援助の制限に関する法律（昭和21年法律第24号）により、債務保証が禁止されていることを当然に承知していたので、融資契約書では、形式上「損失補償」との文言が使用されているが、協定書で定められているとおり、主債務者であるKCTが支払えないときに川崎市が立て替え払いをするのは、連帯保証と効果は同じであり、「債務保証」である。

監査委員は、公金の不正な支出を正すのが責務であり、形式論ではなく、実態に基づき判断してほしい。

ウ 川崎市は、平成7年9月5日付け市長名通知により、自治省（現総務省）の通達を理由として損失補償を見合わせ、以後、経営指導念書を銀行と交わすこととした。これは川崎市と銀行団がこの「損失補償」の違法性を承知していたことを裏付けるものであり、違法であることを承知のうえ結ばれた協定書は当然に無効である。無効な協定書に基づく損失補償の支払いは、違法かつ不当に支払われた公金の支出であり、川崎市には損害が発生している。したがって、この支出の元になった違法な契約を締結した前市長と、違法な契約を追認して債務を履行した現市長は、川崎市に対し損害賠償すべきである。

エ そもそも、既に大規模なコンテナ設備の整っていた東京、横浜に挟まれた川崎港には大深度コンテナバースは必要なかった。川崎市は、市場調査等が不十

分なままKCTの設立を決定し、需要の過大見通しと費用の過小評価により事業を続けてきた。今回の監査請求で求めた損失補償9億円は、コンテナターミナルの整備費用総額約400億円のごく一部であり、KCT問題は税金の無駄遣いとして総括すべきである。

オ 港湾法（昭和25年法律第218号）第29条により、港務局は港湾施設の維持管理費用を港湾施設使用料で賄うことが義務付けられている。川崎市には港務局はないが、港務局を設置していない地方自治体も港湾管理者として法が適用されると解釈されており、簡単には港湾施設使用料の減免をしてはいけなはずなのに、川崎市は赤字会社に安直に減免措置を行ってきた。

川崎市は、「港務局がないから法の適用はない」との見解を示しているが、法の解釈を無視した法律違反である。

(2) 監査対象局の説明

陳述の際、港湾局関係職員からおおむね次のような説明があった。

ア これまでの経過について

KCTの設立から破産及び和解による支払いまで、主に経過を中心に、次の項目にそって説明が行われた。

(ア) KCT設立以前の川崎港の状況

(イ) KCT設立の経緯

(ロ) 融資協定書の締結

(ハ) KCTの経営状況の推移

(ニ) KCTの破産

(ホ) 和解による支払に至るまでの経過

イ 措置請求について

(ア) 債務保証は、民法（明治29年法律第89号）第446条以下に規定される保証債務であり、主たる債務を前提とし、その債務が履行されない場合に代わって弁済する契約である。

一方、民法上に明文規定されていない無名契約である損失補償は、前提となる債務を必要とせず、損失が生じた場合、その損害の補填を引き受けるというものである。

両者は、結果的にはほぼ同様の経済的効果を持つ場合もあるが、法理論上においては明確に区別されている。

(イ) 地方公共団体の法人に対する損失補償については、法第221条第3項において、地方公共団体が損失補償を行う法人で政令で定めるものについて長の調査権を規定していることから、法において想定していることは明確であ

り、また、行政実例においても「損失補償については、法人に対する政府の財政援助の制限に関する法律第3条の規制するところではないものと解する」とされている。

ちなみに、総務省による地方公共団体が出資・出せんしている商法法人及び民法法人並びに地方住宅供給公社、地方道路公社及び土地開発公社の経営等の状況に関する「第三セクター等の状況に関する調査結果」（平成16年3月25日公表）においては、平成15年7月1日時点の直近の財務諸表等によると、損失補償に係る債務残高を有する商法法人及び民法法人は、502法人となっている。

(ウ) 本件損失補償は、本市にとって、重要な都市基盤施設である川崎港コンテナターミナルを効率的に管理運営し、地元企業の事業活動を支えるとともに、市民生活関連物資を安定的に供給する等、公共的サービスの担い手としての役割を果たす、公益性の高い第3セクターであるKCTの、川崎港コンテナターミナルの供用開始前である開業当初における金融機関からの事業資金融資を円滑にするためになされたものである。

次に、本件融資協定書では「甲（金融機関3行）の乙（KCT）に対する事業資金の融資並びに丙（川崎市）がこれに対し損失補償をすることについて、次のとおり協定する」とされており、本市が損失を補償するのは、「甲が損失を被った場合」に限定され、金融機関の損失確定が補償の必要条件とされていることから、本市及び金融機関3行は、あくまでも損失補償であるとの認識で本件融資協定書を締結したものである。

更に、損失補償に係る債務負担行為及び和解の締結について、市議会の議決を得ており、適正な手続きをとっている。

こうしたことから、本件損失補償に係る支出は適法なものであり、主張のような「違法、不当な公金の支出」ではない。

(3) 事実関係の確認

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

ア 融資協定書の締結について

(7) KCT設立経過

川崎市は、平成2年2月に設置された川崎港振興協会川崎港コンテナ問題検討委員会から、平成3年7月25日に川崎港コンテナターミナルの管理運営は第3セクター方式が望ましい旨の報告書の提出を受けている。

第3セクター（川崎市と地元港運会社の共同出資）方式による管理運営につ

いては、平成5年1月26日に開かれた平成4年度第12回政策・調整会議において「株式会社設立計画案」が承認され、同月「仮称かわさき港コンテナターミナル株式会社設立準備会」が設立され、平成6年1月に「仮称かわさき港コンテナターミナル株式会社発起人会」が創立された。

平成6年3月には、「仮称かわさき港コンテナターミナル株式会社」に対する出資金が計上された平成6年度川崎市港湾整備事業特別会計予算案が、平成6年第1回川崎市議会で可決された。

平成6年5月10日、KCTが資本金6億円、株主20名で設立された。

出資の内訳は、川崎市が3億1千万円（出資比率51.7%）、港湾運送事業者等2億8千万円、金融機関1千万円となっていた。なお、川崎市の出資割合に関しては、法及び地方自治法施行令（昭和22年政令第324号）の規定により、公の施設である公共コンテナターミナルの管理を行わせるためには、川崎市が1/2以上を出資する必要があることによるものである。

その後、平成9年に資本金が1社1千万円増資されたことにより、資本金総額は6億1千万円、株主は21名、川崎市の出資比率は50.8%となった。

(イ) 融資協定書の締結と金融機関3行からの融資

川崎市は、KCTに対する出資と合わせて、KCTの事業の円滑な運営に必要な事業資金の調達を図るため「仮称かわさき港コンテナターミナル株式会社の事業資金借入れに伴う金融機関等に対する損失補償」に係る9億円の債務負担行為を設定した平成6年度川崎市港湾整備事業特別会計予算案を平成6年第1回川崎市議会上に提出した。

平成6年3月、同予算案が前述した平成6年第1回川崎市議会上において可決された。

同年5月10日には、横浜銀行、第一勧業銀行（現みずほプロジェクト）及び川崎信用金庫の金融機関3行を甲、KCTを乙、川崎市を丙とした、かわさき港コンテナターミナル株式会社事業資金融資に関する協定書が締結された。

融資協定書締結後、KCTは、平成6年5月19日に1億円（横浜銀行5,000万円、第一勧業銀行2,500万円、川崎信用金庫2,500万円）、同年11月15日に6億円（横浜銀行3億円、第一勧業銀行1億5,000万円、川崎信用金庫1億5,000万円）、平成7年3月24日に1億円（横浜銀行5,000万円、第一勧業銀行2,500万円、川崎信用金庫2,500万円）の総額8億円の借入れを行った。

借入証書に記載されている資金使途は、平成6年5月19日の1億円は人件費等、同年11月15日の6億円は設備資金等、平成7年3月24日の1億円

は事業資金となっていた。

なお、KCTは、その後も事業資金の借入れを行っており、金融機関3行からの借入金総額は54億円に達しているが、川崎市が損失補償の協定書を締結し、債務負担行為を設定しているのは当初の8億円（債務負担限度額9億円）のみであった。

イ KCTの破産について

KCTに対する融資協定書に基づく金融機関3行からの借入金については、借入期間に係る利息は支払っていたものの、弁済期日を変更する契約を金融機関3行と締結することで、借換えが行われていた。

KCTは、平成6年度の設立以降、平成14年度末で累積損失金が約61億5千万円となっていた。

KCTの経営状況が改善されないことから、前記借入金に関する弁済期日を変更する協議がKCTと金融機関3行との間で整わず、横浜銀行分の借入れは平成15年5月1日、第一勧業銀行分の借入れは平成14年11月1日及び川崎信用金庫分の借入れは平成15年5月1日に各々弁済期日が到来し、履行遅滞の状況となった。

川崎市は、平成16年1月5日、KCTの経営状況及び今後の見通しについてKCTからの聴聞を実施し、同年1月23日に開催された平成15年度第14回政策・調整会議において破産申立を行うこととし、同年1月26日、KCTの筆頭株主として横浜地方裁判所川崎支部にKCT破産申立てを行った。

その結果、同年3月12日、KCTは債権者約46名に対し約63億5千万円の債務を負担し、支払不能の財産状態にあるとして、横浜地方裁判所川崎支部から破産宣告が債権者あてに通知され、同日付けで川崎市は、KCTに対する出資金3億1千万円を財産台帳から抹消した。

同年7月6日、第1回債権者会議が開催され、破産管財人からKCTに対する総負債額が約80億円であることが示された。

同年10月、平成16年第3回川崎市議会において、「仮称かわさき港コンテナターミナル株式会社の事業資金借入れに伴う金融機関等に対する損失補償」に係る経費（9億円）について川崎市港湾整備事業特別会計補正予算案が可決された。

また、同時に、川崎市によるトランスファークレーン取得とそれに伴う補正予算案も可決されたことから、同年10月13日、川崎市は、KCT破産管財人と工作物売買契約を締結し、同年10月29日代金3億5,910万円を支払った。

同年12月14日、第2回債権者会議で破産管財人から債権債務確定、破産手続きの終了が報告され承認された後、同日、横浜地方裁判所川崎支部はKCT破産廃止を決定した。

破産管財人が認めた破産総負債額等については、次のとおりであった。

- 総負債額約69億4千万円
- 横浜銀行の破産債権は約27億4千万円、みずほプロジェクト（旧第一勧業銀行）は約15億2千万円、川崎信用金庫は約14億8千万円、ガントリークレーンを製作したJFEエンジニアリングは約9億1千万円であった。

ウ KCTの破産に伴う和解及び損失補償の支払いについて

平成16年12月14日、横浜地方裁判所川崎支部によるKCT破産廃止の決定を受け、川崎市は金融機関3行と損失の額の確定日等について協議を行い、損失の額の確定日を平成16年12月14日とした。その結果、金融機関3行の最終弁済期日翌日から平成16年12月14日までの期間に係る遅延利息（損害金）の合計は2億965万6,164円となり、融資金8億円との総額は、10億965万6,164円となった。

金融機関3行との損失補償に係る損失の額の確定日等についての和解議案は、平成16年第4回川崎市議会に提出され、同年12月16日に可決された。

これを受けて同年12月27日、（甲）川崎市が、（乙）横浜銀行（損失補償として4億5,000万円）、（丙）みずほプロジェクト（同 2億2,500万円）及び（丁）川崎信用金庫（同 2億2,500万円）に対し、和解締結日から1箇月以内に支払う和解書が締結された。

平成17年1月14日、川崎市は、9億円の支払いを行った。

エ 損失補償と債務保証について

損失補償と債務保証については、次のように解されている。

「「損失補償」とは、特定の者が金融機関等から融資を受ける場合、その融資の全部又は一部が返済不能となって、当該金融機関等が損失を被ったときに、地方公共団体が、融資を受けた者に代わって当該金融機関等に対してその損失を補償するとするいわゆる損失補償契約が結ばれている場合をいう（新版逐条地方自治法 松本英昭著 学陽書房）。」

また、損失補償と債務保証の相違点は、次のとおりとされていた。

- ① 債務保証においては、その目的又は態様が主たる債務より重いことは許されないが、損失補償においてはこのような制限はないこと。
- ② 債務保証においては、保証債務は主たる債務と同一性を有するので、債務者が履行しなかった債務のすべて（利息、違約金、損害賠償等を含む。）につい

て責任を負うことになるのに対し、損失補償は全く別の債務であるので、損失の一定割合又はその一部（元金及び利子）とすることができること。

- ③ 保証債務においては、契約上主たる債務者に求償することを明定していない場合においても保証人は求償権を行使することができる（民法第459条、第462条）のに対し、損失補償においては、契約上主たる債務者に求償することを明定していなければ、当然に求償権が生ずるものではないこと。
- ④ 保証債務においては、主たる債務が履行遅滞になると直ちに従たる債務としてこれを履行する責任を負うことになるのに対し、損失補償にあつては、本質上損失が生じてはじめて補填すべきものであり、単にある債権が弁済を受ける時期が到来したのに弁済されないということのみではいまだ損失とは観念されず、債務者が破産したとか、それまでに至らなくとも、客観的に債権の回収がほとんど見込みがないとかいう事態になってはじめて損失が生じたというべきであり、その時点で現実の債務となるものであること（地方財務実務提要 15章「公金支出の制限」）。

(4) 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、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、本件請求を受理して以来慎重に審議を重ねてきたが、最終的に意見の一致をみるに至らず、合議は整わなかった。

そのため、本件措置請求については「監査及び勧告についての決定」に至らなかった。

なお、参考までに、監査委員の主な意見の主旨を次に列記する。

ア 請求に理由がないとする意見

(ア) 損失補償と債務保証について

債務保証とは、「地方公共団体が地域の産業、経済の振興を図り、あるいは被災住民の急速な立ち直りを図る等のため、当該地方公共団体が住民の受ける融資等に対してする債務の保証をいう（地方財務実務提要 15章「公金支出の制限」）」とされている。

また、法人に対する政府の財政援助の制限に関する法律第3条では、地方公共団体は原則として、「会社その他法人の債務については、保証契約をすることができない」と規定されている。

「損失補償の観念には、財政援助の一種として用いられる場合と、公法上において「損害賠償」に対応する意味で用いられる場合とがある。財政援助

の一種として用いられる場合の損失補償の目的は、金融機関等の万一の損失を補償することによって、融資を容易にして、特定の事業の振興を図ることにあり、損失補償契約には特別の法令の根拠は必要としない（地方財務実務提要 15章「公金支出の制限」）」とされており、損失補償と債務保証はそれぞれ異なり、区別できるものとされている。

また、法第199条第7項には「監査委員は、必要があると認めるとき、又は普通地方公共団体の長の要求があるときは、当該普通地方公共団体が補助金、交付金、負担金、貸付金、損失補償、利子補給その他の財政的援助を与えているものの出納その他の事務の執行で当該財政的援助に係るものを監査することができる」と、法第221条第3項では「前2項の規定は、普通地方公共団体が出資している法人で政令で定めるもの、普通地方公共団体が借入金の元金若しくは利子の支払を保証し、又は損失補償を行う等その者のために債務を負担している法人で政令で定めるもの及び普通地方公共団体が受益権を有する信託で政令で定めるものの受託者にこれを準用する」と規定されており、損失補償を行うことは法の想定するところである。

更に、行政実例（昭和29.5.12自丁行発第65号大分県総務部長宛行政課長回答）では、「損失補償については、法人に対する政府の財政援助の制限に関する法律第3条の規制するところではないものと解する」とされていた。

請求人の主張にある「自治省の指導」とは、平成6年4月26日付け自治省通知「平成6年度地方財政の運営について」（自治財第20号）と考えられるところ、通知では、「第三セクターの債務に係る損失補償契約等の債務負担行為の設定は、将来の財政への影響も十分に考慮して慎重に行うこと」と、また、平成17年3月29日付け総務省通知「地方公共団体における行政改革の推進のための新たな指針の策定について」（総行整第11号）では、第3セクターの抜本的見直しとして、「経営状況が深刻であると判断される場合には、問題を先送りすることなく、経営悪化の原因を検証し、債権者等関係者とも十分協議しつつ、抜本的な経営改善策の検討を行うこと。そのうえで、経営の改善が極めて困難と判断されるものについては、法的整理の実施等について検討すること。この場合、地方公共団体は、出資の範囲内の負担、損失補償等に基づく負担を負うことが原則であり、過度の負担を負うことのないように留意すること」と示されている。

これらのことから判断しても、川崎市が損失補償契約を締結することは法令上可能と解される。現に、平成6年度川崎市一般会計当初予算書には、8件の損失補償に係る債務負担行為の設定が行われていた。

(4) 融資協定書及び和解に基づき実行された川崎市の本件損失補償が実質的に債務保証となっているかについて

本件損失補償が行われた事実経過は、次のとおりであった。

平成16年3月12日 横浜地方裁判所川崎支部 KCTの破産宣告
平成16年10月7日 平成16年第3回川崎市議会 川崎市港湾整備事業特別会計補正予算案（本件損失補償に係る9億円）可決
平成16年12月14日 横浜地方裁判所川崎支部 KCTの破産廃止決定
平成16年12月16日 平成16年第4回川崎市議会 本件損失補償に係る損失の額の確定日等についての和解議案可決
平成16年12月27日 和解
平成17年1月14日 支払い

一般的に、金融機関との間で締結される保証契約は、主債務者の締結した金融機関との取引基本契約（銀行取引約定等）を承認したうえで、「保証書」に押印するか、主債務者の締結した個別融資契約書の保証人欄に押印する等の方法で行われるが、融資協定書には、「保証」という文言は一切使用されておらず、第5条において「損失補償」を行うとされ、明らかに通常の債務保証契約と異なる形式が採られている。

また、(3)事実関係の確認エ④で述べたとおり、「保証債務においては、主たる債務が履行遅滞になると直ちに従たる債務としてこれを履行する責任を負うことになるのに対し、損失補償にあつては、本質上損失が生じてはじめて補填すべきものであり、単にある債権が弁済を受ける時期が到来したのに弁済されないということのみではいまだ損失とは観念されず、債務者が破産したとか、それまでに至らなくとも、客観的に債権の回収がほとんど見込みがないとかいう事態になってはじめて損失が生じたというべきであり、その時点で現実の債務となるものである」とされているところ、本件損失補償の実行経緯を見ると、KCTは、横浜銀行分の融資について平成15年5月1日、第一勧業銀行分について平成14年11月1日及び川崎信用金庫分について平成15年5月1日に履行遅滞に陥っているにもかかわらず、金融機関3行が川崎市に対し損失補償の履行を求めた形跡はなく、KCTの破産廃止決定を受けた後に、同決定日における損失額を確定させたうえで損失補償を実行している。

しかも、(3)事実関係の確認エ②に述べたとおり、「債務保証においては、保証債務は主たる債務と同一性を有するので、債務者が履行しなかった債務のすべて（利息、違約金、損害賠償等を含む。）について責任を負うことに

なるのに対し、損失補償は全く別の債務であるので、損失の一定割合又はその一部（元金及び利子）とすることができること」とされているところ、破産廃止決定時における融資協定書に基づく金融機関3行からの融資金及び遅延利息の総額10億965万6,164円のうち、川崎市が実行した損失補償は債務負担行為限度額と同額の9億円であった。

融資協定書には、一見債務保証契約と区別しにくい文言があるものの、以上に述べた契約形態及び損失補償の実行経緯からは、川崎市及び金融機関3行は、これを債務保証とは認識しておらず、川崎市の財政援助の一種である損失補償と認識していたことは明らかである。なお、監査委員が川崎市港湾局を通じて金融機関3行に行った照会に対しては、「融資協定書については、損失補償と認識している」、「融資協定書が法令上許されないものであるとの認識は有していない」旨の回答があり、川崎市及び金融機関3行に融資協定書に対する認識の違いは見受けられなかった。したがって、融資協定書に基づく損失補償は、実質的にも債務保証に該当しないものと解される。

(ウ) 融資協定書の締結が一見明白に違法といえるかについて

融資協定書締結に至る経過は、次のとおりであった。

川崎港コンテナターミナルの整備に当たり、川崎市は、学識経験者・地元経済関係者・川崎市議会議員・港湾関係者等で構成される川崎港港湾審議会での審議、更には運輸大臣の諮問機関である港湾審議会の審議を経て、建設に着手した。

川崎港コンテナターミナルの管理運営方法については、平成3年7月の川崎港振興協会コンテナ問題検討委員会からの報告書、川崎市が行った平成4年6月の東扇島コンテナターミナル整備設計調査の報告書において、「第3セクター方式」が望まれるあるいは最適であるとされた。

併せて、平成4年8月に川崎港運協会会長及び平成4年11月に川崎商工会議所会頭から、第3セクター方式を望む要望書が市長あて提出された。

KCTは、川崎港コンテナターミナルを管理運営する第3セクターとして、平成6年5月10日に設立された。

川崎市は、川崎港コンテナターミナルの供用開始前で事業収入のないKCTが、開業当初に金融機関から円滑に事業資金融資を受けられるよう、損失補償を行うこととし、平成6年第1回川崎市議会定例会において、損失補償のための債務負担行為として限度額9億円と定める議決を得て、金融機関3行と融資協定書を締結した。

その後、KCTの事業は当初の計画どおりに伸びず、最終的には破産に至っ

たことで、KCTへの出資金に加えて、融資協定書に基づく損失補償金の支払いが、結果的に川崎市の財政的負担、ひいては市民の負担となったものである。

しかしながら、川崎港の振興発展に寄与するという公益上の観点から川崎市が行った融資協定書の締結は、その締結時において、KCTの破綻を明確に予測するような資料も見受けられなかったことから、一見明白に違法であるとは解されず、まして、KCTに融資を実行した金融機関3行に対しては、融資協定書の私法上の効力を否定できないところである。

(エ) 必要な手続きの履践

前記(ア)～(ウ)に述べた理由により、KCTが破綻に至り、融資を実行した金融機関3行の損失が確定した以上、川崎市は融資協定書に基づいて速やかに損失補償を行わざるを得なかったところであり、手続きの履践についても適正に行われており、違法又は不当な事実は見受けられなかった。

以上のことから、請求人の主張には理由がないものと判断した。

イ 請求に理由があるとする意見

損失補償と債務保証が法令上異なるものであることは認識できるが、本件融資協定書に関しては債務保証に該当していると解される。

融資協定書第5条第2項は、「～その最終弁済期限後3箇月を経過しても、本債務全額（利息を含む。）を弁済しなかったときは、甲は丙に対し、その被った損失の補償を請求する」とし、同条4項で「丙は、前2項により甲から損失補償の請求を受けたときは、遅滞なく損失補償金を甲に交付する」と規定されており、まさに主たる債務の遅滞がその支払要件となっているところであり、その実質は保証債務と同一となっている。

すなわち、本件融資協定書の目的、態様及び「損失補償」することとなる契約上の要件は債務保証と同一のものと判断され、融資協定書に基づく公金の支出は、実質上、法人に対する政府の財政援助の制限に関する法律が禁止する保証契約にほかならないと解される。

以上のことから、請求人の主張には理由があるものと判断した。

(7) 金融機関3行との協議について

補正予算の議決後に、本市は、金融機関3行と元金の返済状況・利息・遅延利息の始期終期の確定等について確認し、損失補償の履行に向けて以下のことについて協議をいたしました。

措置請求に係る市の考え方

平成17年3月16日

川 崎 市

① 損失の額の確定の時期について

KCTの破産整理において、損失の額の確定すると思われる時期は、理論的には、

- ア KCTの破産申立てを行った、平成16年1月26日
- イ KCTが破産宣告を受けた、平成16年3月12日
- ウ 破産管財人が今後の整理の中で、一般債権者への配当見込みがないとした、第1回債権者集会の開催日である、平成16年7月6日
- エ 破産管財業務が終結し、各破産債権者への配当の有無が明確になる破産廃止の決定の日

協議の結果、本市と金融機関3行は、損失の額の確定の時期はKCTの破産廃止の決定の日とすることで合意しました。具体的には、第2回債権者集会の開催日である、横浜地方裁判所川崎支部がKCTの破産廃止の決定をした平成

2 措置請求について

16年12月14日であります。

② 支払金額及び支払方法について

損失補償する金額は、債務負担行為の限度額である9億円とし、残余の請求の放棄等について確認を行い、和解書締結後、1箇月以内に口座振替により、支払うこととしました。

(8) 和解議案等について

上記合意内容に基づき、和解案を作成し、平成16年第4回川崎市議会定例会において、損失補償の履行時期、損失補償金額等について、議案第205号の和解(案)を提案し、十分にご審議いただき、平成16年12月16日、議決がなされたため、同年12月27日、和解書を締結し、平成17年1月14日に、損失補償金を金融機関3行へ支払いたしました。

措置請求書、第2、措置請求中、「前記損失補償金の支出は、前述した理由からして違法、不当な公金の支出に該り」との主張について

(1) 債務保証は、民法第446条以下に規定される保証債務であり、主たる債務を前提とし、その債務が履行されない場合に代わって弁済する契約です。

一方、民法上に明文規定されていない無名契約である損失補償は、前提となる債務を必要とせず、損失が生じた場合、その損害の補填を引き受けるというものです。

両者は、結果的にほぼ同様の経済的効果を持つ場合もありますが、法理論上においては明確に区別されておられ、以下のような相違点が存在します。

- ① 債務保証においては、その目的又は態様が主たる債務より重いことは許されないが、損失補償においてはこのような制限はない
- ② 債務保証においては、保証債務は主たる債務と同一性を有するので、債務者が履行しなかった債務の全てについて責任を負うことになるのに対し、損失補償は全く別の債務であるので、「損失」の一定割合又はその一部とすることができる

③ 保証債務においては、契約上主たる債務者に求償することとを明定していない場合においても保証人は求償権を行使することができ、の対し、損失補償においては、契約上主たる債務者に求償することとを明定していないければ、当然に求償権が生ずるものではない

④ 保証債務においては、主たる債務が履行遅滞になると直ちに従たる債務として、これを履行する責任を負うことになるのに対し、損失補償においては、本質上損失が生じてはじめて補填すべきものであり、単にある債権が弁済を受け、時期が到来したのに弁済されないと、このみでは、いまだ損失とは観念されず、債務者が破産したとか、それまでに至らなくとも、客観的に債権の回収がほとんど見込みがないという事態となつてはじめて損失が生じたといふべきであり、その時点で現実の債務となるものである

(2) 地方公共団体の法人に対する債務保証については、昭和21年法律24号「法人に対する政府の財政援助の制限に関する法律」第3条の規定により、原則的に禁止されています。

一方、損失補償については、地方自治法第221条第3項において、地方公共団体が損失補償をする法人で政令で定めるものについて、長の調査権を規定していることから、想定していることは明確であ

り、また、行政実例（昭和29年5月12日）においても「損失補償については、法人に対する政府の財政援助の制限に関する法律第3条の規制するところではないものと解する」とされているところとす。

因みに、総務省が地方公共団体が出資・出せんとしている商法法人及び民法法人並びに地方住宅供給公社、地方道路公社及び土地開発公社の出資、経営等の状況を把握することを目的として実施した「第三者セクター等の状況に関する調査結果」（平成16年3月25日公表）においては、平成15年7月1日時点の直近の財務諸表等によると、損失補償に係る債務残高を有する商法法人及び民法法人は、502法人となつています。

(3) 判例におきましても、福岡地裁平成14年3月25日判決（福岡県大牟田市と、第3セクターである株式会社ネイブルランドに融資した金融機関9行との間で締結した損失補償契約に基づく支出の差止め等を求めた住民訴訟判決）においても、「損失補償契約と債務保証契約とはその内容及び効果の点において異なるものであり、また、会社その他の法人のため地方公共団体が損失補償契約を締結し債務を負担することは法（地方自治法第221条第3項）の予定するところであるといえるから、損失補償契約の締結自体をもって法人に対する政府の財政援助の制限に関する法律等の法令に違反するものとはいえ

ない」と述べられています。

また、損失補償の違法性について、

「本件損失補償契約の締結が公共性ないし公益性を有しないなど法（地方自治法）ないし地方財政法に違反し、市長の裁量の範囲を逸脱又は濫用するものであるような場合、本件各損失補償契約は違法というべきことは明らかである」

「本件損失補償契約が私法上当然に無効となるか否かは、①違法事由の明白性、②契約の相手方による当該事由の認識ないし認識可能性の有無及び程度、③法令上当然に要求されている市の議会の議決等契約締結に必要な手続の履践の有無、を主たる要素として判断すべきである」

と述べられています。

(4) 以上に述べてきた観点に照らし、本件損失補償を検証していきます。

先ず、本件損失補償は、本市にとって、重要な都市基盤施設である川崎港コンテナターミナルを効率的に管理運営し、地元企業の事業活動を支えらるるとともに、市民生活関連物資を安定的に供給する等、公

共的サービスの担い手としての役割を果たす、公益性の高い第3セクターであるKCTの、川崎港コンテナターミナルの供用開始前である開業当初における金融機関からの事業資金融資を円滑にするためになされたものです。

次に、本件協定書では「甲（金融機関3行）の乙（KCT）に対する事業資金の融資並びに丙（川崎市）がこれに対し損失補償をすることについて、次のとおり協定する」とされており、本市が損失を補償するのは、「甲が損失を被った場合」に限定され、金融機関の損失確定が補償の必要条件とされていることから、本市及び金融機関3行は、あくまでも損失補償であるとの認識で本件協定書を締結したものであります。

さらに、損失補償に係る債務負担行為及び和解の締結について、市議会の議決を得ており、適正な手続きをとっております。

こうしたことから、本件損失補償に係る支出は適法なものであり、主張のような「違法、不当な公金の支出」ではありません。

KCT 監査請求の補充意見

篠原 義仁

① KCT のために川崎市(高橋市長)が、平成 6 年 5 月 10 日に銀行団との間で損失補償契約を締結し、それをうけて KCT が破産したことに伴ってその履行として平成 17 年 1 月 14 日に川崎市(阿部市長)が銀行団に 9 億円の支払いを行った。

私たちは、損失補償契約に基づくこの公金の支出は、実質上、「法人に対する政府の財政援助の制限に関する法律」が禁止する保証契約にほかならないとして、前記支出金相当額を高橋前市長と阿部現市長は共同の責任でその損害の補填のため、川崎市に対し損害賠償の責任をとり支払うべきであるとして、監査請求を行った。

その詳細は、昨年 12 月 9 日の集会レジメと今回の監査請求書ですでに述べたとおりとなっている。

これに対し、川崎市は 3 月 16 日の監査請求に係る意見陳述の場で、オンブズマン意見に反論してその答弁を行った。そして、川崎市は、大牟田市の懶ネイブルランド事件に関連した判例の引用を行い、両市長の損害賠償責任を否定するに至った。そこで、オンブズマンとして以下のとおり、再反論を行ったので、ここに紹介をしておく次第である。

② 1 損失補償と債務保証について

(1) 川崎市は、文言の違いを前提とした上で、形式的、抽象的に両者の差異を強調し、その主張を展開している。しかし、本件に係る損失補償の法的性質の解明は、本件損失協定書(KCT)の内容を分析し、実体的、具体的に行われる必要がある。

(2) 川崎市は、債務保証にあっては、その目的又は態様が主たる債務者より重いことは許されないが、損失補償にはその制限はないと形式論を展開する。しかし、本件損失補償契約を検討してみると市の KCT に対する銀行団の融資限度額は、川崎市の特別会計予算に定める、市の KCT に対する損失補償額を限度とすること(第 1 条)、と定められ、その結果をうけて川崎市が川崎市議会の議決をえて確定したその限度額は 9 億円となっていて、KCT の銀行団の債務総額の約 6 分の 1 にすぎない。

従って、本件の損失補償にあっては主たる債務額の限度を超えることはなく、その実体は債務保証と同一である。

また、その目的、態様も前記融資金について銀行団が「損失額を被った場合」に市がその「損失を補償」するもので、その実体において債務保証と同一で、事実、川崎市として平成 17 年 1 月 14 日に平成 16 年 12 月 27 日和解に基づいてその支払いを履行しているところである。

なお、川崎市は、損失補償にあつてはその責任の範囲は「損失」の一定割合又はその一部とすることができるとしているが、そして、事実、本件にあつても、特別会計予算で定めた 9 億円が限度となっていることは前述のとおりであるが、しかし、その目的、態様及び「損失補償」が生じる契約上の要件は前述のとおりで債務保証と同一のものとなっている。

(3) 川崎市は、求償権行使につき、保証債務は契約上の明文がなくとも行使でき、他方損失補償は、明文規定がなければ求償権行使はできない旨主張する。しかし、これは保証債務以上に損失補償がリスクが大きい危険なものということを自白する主張にほかならず、法律上の大小関係に例えれば、求償権に係る保証債務の要件は、当然にこの大小関係に包摂されるものであり、従つて、損失補償の法的性格も、その限りにおいては、一部求償権行使のできる場合のそれは保証債務のそれと同一といつてよい。すなわち、必ず求償権の行使ができる保証債務以上に損失填補の回収に困難を来す損失補償契約の締結は、自制的で、抑制的であるべきであり、従つて、この点の差異を強調する川崎市主張は何ら合理的理由となっていないというべきである。

(4) 川崎市は保証債務にあつては主たる債務の遅滞を要件として履行責任を負うのに対し、損失補償ではこのことを要件としない、というまたまた形式的観念論の主張を展開している。

しかし、本件にあつては「損失補償」の用語を使いつつも、その実体は、KCT(主たる債務者)が弁済期限後 3 ヶ月を経過した時点で、債務を完済しないときは、川崎市は銀行団の請求に対し、「遅滞なく損失補償金を交付する」(第 5 条)と約定しているのであり、まさに主たる債務の遅滞がその支払要件となっているところであり、その実質は保証債務にほかならない。

(5) つまり「法人に対する政府の財政援助の制限に関する法律」(昭和 21 年法律 4 号)第 3 条は、「政府又は地方公共団体は、会社その他の法人の債務については、保証契約をすることができない」と規定しているところ、本件融資協定書は、形式上、これを避けるため、あえて「債務保証」といわず「損失補償」という文言を用いて脱法的な「工夫」を試みているが、この契約内容を具体的に検討すれば明らかのとおり、本件協定書

では一定限度額の支払いということとなっているが、主たる債務の単なる履行遅滞が「損失補償」事由となっているのであり、従って協定書第5条は、その実体的内容においてまぎれもなく法の禁止する債務保証にあたるものとなっている。

2 大牟田市の株式会社ネイブルランド事件の判例について

(1) 詳細な検討は、同社にかかる損失補償協定書と本件の KCT に係る損失補償協定書の逐条的比較、検討が必要となっているが、現時点において監査請求人は前者の損失補償協定書を入手していないので、それに係る意見補充は留保することとする。但し、その比較、検討を試みるまでもなく、本件損失補償協定が、法の禁止する債務保証にあたることは前述したとおりである。

(2) ところで前記判決(差止請求)では前記会社に係る「損失補償契約が違法であるとしても、それが私法上当然に無効とはいえない場合には、契約上の債務の履行として行われる支出行為自体は違法ということとはできず、差止めを請求することはできない」(最判 62.5.19 第三小法廷)ということを前提にし、その上で損失補償契約が無効といえるかどうかの検討を行っている。その実体的部分の検討について、判決は要旨次のように判示した。すなわち、

「市から業務委託を受けた複数のコンサルタント会社が平成2年から同4年にかけて提出した報告書も、本件各損失補償契約の違法性をただちに基礎付ける根拠資料とはいいい難く、本件各損失補償契約の内容及び本件テーマパーク事業の目的・性質にかんがみると、本件各損失補償の締結が、公共性ないし公益性がなく市長としての裁量を逸脱又は濫用するものとして一見明白に違法であるとまでは認められないこと、本件各損失補償契約の相手方が本件各損失補償契約が法令上許されないものであるとの認識を有し又は有し得たことを窺わせる事例は認められないこと、本件各損失補償契約は市議会の議決を経て適正な手続を経て締結されていることに照らせば、本件各損失補償契約が私法上無効とはいえず、原告らの主張は理由がない」

として、差止め請求を棄却した。

ちなみにこの判決で市議会の適正手続に基づく議決があったことが、違法性判断の阻却事由に該らないことはすでに判例上確立しているところであり、川崎市に係る住民訴訟にあっても南伊豆保養所事件に関し、川崎市側がその旨主張したが横浜地裁はこれを排斥し、原告勝訴の判決を言い渡していることから明らかとなっている。

(3) そこで、前記判決との関係でいうと KCT に係る損失補償契約の有効、無効の検討が必要となるが、それについては、監査請求人は、KCT に関する第四次監査請求を経

由した会社整理に係る住民訴訟で、「KCT の基礎となっている川崎港のコンテナ埠頭自体が、社会の需要に対応していない無用の存在で、従って、KCT の存続不可能性は、構造的、不可避的で、会社の設立自体が間違っている」と主張した(本件監査請求資料・「かわさき港貨物事業を考えるつどい」資料 3 頁以下)。

すなわち、赤字必至、倒産必至の KCT は設立自体誤りで、川崎市が 50.8% も出資して設立したこと、これに関連して本件損失補償協定書を締結したことは、前記判決に照らしても公共性、公益性はなく、(地方自治法 232 条の 2)、行政としての裁量を逸脱、濫用したもので一見明白に違法というほかない。しかも KCT の赤字体質は、後記準備書面で詳述したとおり、川崎市としても銀行団としても予見していたもので、その責任は免れえないものとなっている。

この点につき監査請求人は、その要旨を 3 月 16 日に意見陳述をしたが、川崎市の弁明をうけてこれを明確にするため、前記住民訴訟の準備書面を本書面に添付し、本書面と一体的なものとしてその意見の補充を行うものである。

なお、この準備書面で引用した証拠は、監査委員会としても自主的に収集可能であり、それを収集の上、精査、検討することを監査請求人として求める次第である。

3 (追記)

この再反論ののち、オンブズマンは大牟田市に係る損失補償契約書を入手した。ちなみに、この損失補償は、㈱ネイブルランドの融資契約において、同社に連帯保証した各社に対し、その保証債務につき損失補償を行っているもので、その目的、態様はもちろん、それにともなって必然的に各条項も川崎市の損失補償契約とは異なるものとなっている(例えば、大牟田市の契約書では、主たる債務の遅滞を要件としていない)。

いずれにしても、監査請求が棄却された場合の住民訴訟の検討にあたって、前記損失補償契約はより詳細に分析される必要があり、その分析のなかで本件の展望が開かれるところとなっている。

市内2市場の事業ごみ

市が処理費の半額負担

川崎市が開設している二か所の市中央卸売市場内に入っている事業者が出すごみについて、市が処理費の半額を負担していることが「十二日」分かった。事業ごみの処理は今年四月から完全有料となっており、市民団体「かわさき市民ネットワーク」は「一部の業者への『優遇措置』とすれば市政方針からみて整合性を欠くのでは」と市に質問状を提出した。

現行制度になったのは二〇〇〇年十月。それ以前は半分以上を市が負担していた時期もあった。南部市場は一九五七年の市場開設時は金額市が負担しており、その後、受益者負担を求め、九七年からは半額負担に変わった。

一方で、事業ごみの処理は今年四月から、それまでのとき未納は無料という趣除税を撤廃し、完全有料になっている。

年額は計約200万円

水産物や青果、花を扱う市中央卸売市場は、北部市場(倉前区)と南部市場(幸区)の二か所ある。北部市場には卸業者八十八社と食品業などの関連業者八十七社、南部市場では卸業者二十五社と関連業者三十社がテナントに入っている。

市場から出る事業ごみは、膨大で、北部市場の場合、野菜くずや魚のくずなど年間約千ト。事業者から出るごみの処理費は二数年、年額約3,000万円、市の負担額は約1,000万円となる。南部市場でも市の負担は二数年、年額

約400万円になる。

これらの負担は、市と業者団体との間で取り決められており、北部市場の場合、

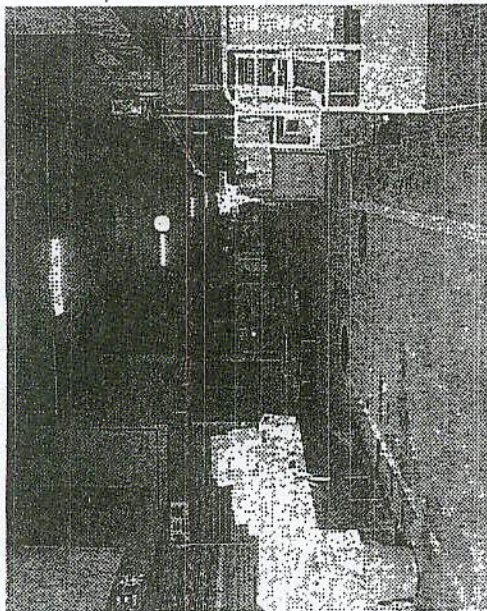
市「市場の安定につながる」

事業ごみの処理費をすべて事業者負担にする一方で、市場内の業者が出すごみ処理費を市が負担している点について、北部市場管理課では「市場を運営しない産地直送の品物も増え、市場内の業者は疲弊している。ごみ処理費の負担は市民の負担を支える市場の安定につながるのでは」と担当者は負担を続ける意向を示した。その上で、「外部から不公平に罵られるのは分かる。市の財政事情も厳しく、何らかの対応を迫られるとも考えられる」としている。市の南部市場担

当者は「徐々に市の負担を減らしたい」と母体の必要性を認めている。

2004年(平成16年)10月23日(土曜日)

高野 宗行 慶



事業者のごみの処理費を市が半額負担している川崎市中央卸売市場北部市場

本市場におきましては、平成 12 年 10 月に「川崎市廃棄物の処理及び再生処理に関する条例」が改正施行され、開設者が事業主体となり、現在のゴミ処理方式が実施されています。
(卸売業者との契約主体)

本市場は公設市場であり、市民に対して、生鮮食料品を安定供給し、食の安心・安全を図る施設であること、また、当時、景気の低迷等で高額負担は、場内業者の経営を圧迫するとの配慮から、ゴミ処理につきまして、開設者と業界で負担をいたしております。

市の負担につきましては、法的な根拠はございません。

平成 11 年度から平成 15 年度までの各年度の負担金額は、下記の通りです。

一般ごみの負担割合

(単位：千円)

年 度	市支払額 (合計)	業界負担額 (割合%)	市負担額 (割合%)
平成 11 年度	37,935	16,737 (44.1%)	21,198 (55.9%)
平成 12 年度	45,614	19,471 (42.7%)	26,143 (57.3%)
平成 13 年度	37,570	16,295 (43.4%)	21,275 (56.6%)
平成 14 年度	35,699	16,086 (45.0%)	19,613 (55.0%)
平成 15 年度	34,555	15,668 (45.3%)	18,887 (54.7%)

※ 業界負担額と市負担額の差は、駐車場及び通路上のごみで、市が全額負担している。

2004年10月22日

川崎市長 阿部孝夫 殿

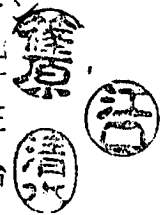
川崎区砂子 1-10-2-802 ☎044-211-0121

かわさき市民オンブズマン

代表幹事 篠原義仁

代表幹事 江口武正

事務局長 清水芳治



北部市場についてお尋ねします

市長には日頃市政に傾注の趣、大いに敬意を表するところであります。

さて、われわれかわさき市民オンブズマンは北部市場についていくつかの情報を入手し、以下の質問を用意致しましたので、11月25日までにご回答くださるようお願い致します。

① ゴミ処理費について

現在、北部市場では事業者の排出するゴミ処理にあたり、川崎市がゴミ処理業者と契約し、その処理費を事業者と市が折半しておりますが、市が半額を支出する法的根拠（条例上の根拠等）を明らかにして下さい。なお、南部市場も同様に市が処理費を負担していると市職員から伺いました。併せ、ご回答下さい。

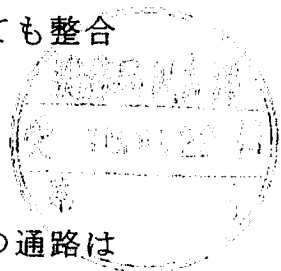
「川崎市廃棄物の処理及び再生利用等に関する条例」の第5条は事業者の自己責任において処理すべきことを例外なく定めておりますし、今年4月1日より一般小売業者などの排出ゴミも処理費が有料となりました。法的根拠に基づかない「優遇措置」であるとするれば、如上の市政方針からみても整合性を欠くものと思われませんが、いかがでしょうか。

② 北部市場の管理について

北部市場は事業者をテナントとしておりますが、関連商品売場棟の通路は誰が管理しているのでしょうか。

関連商品売場棟北通りと中通り及び中通りと南通りとの間の通路にそれぞれテナントではないと思われる出店が1店ずつ、都合2店ありますが、この商店の出店認可者、契約書、賃貸料、及びその用途を明らかにして下さい。

以上



16川経北管第384号

平成16年11月26日

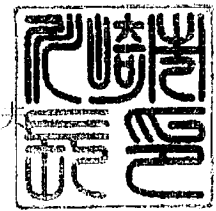
かわさき市民オンブズマン

代表幹事 篠原 義仁 様

代表幹事 江口 武正 様

事務局長 清水 芳治 様

川崎市長 阿部 孝大



初冬の候、ますますご健勝のこととお喜び申し上げます。

さて、2004年10月22日付けでご質問のありました件につきまして、次のとおり回答いたします。

1. ごみ処理費について

川崎市中心卸売市場から発生しますごみの処理費につきましては、川崎市廃棄物の処理及び再生利用等に関する条例施行規則第6条に基づき、中央卸売市場北部市場及び南部市場がそれぞれ事業系一般廃棄物多量排出事業者であることから、一括して民間の収集運搬業者と契約をし、全額支払っているところであります。

市場開設者である市は、このごみ処理費の2分の1相当額を市場内の業者である卸売業者、仲卸業者、関連事業者等に受益者負担として費用を徴収し、残りの額を市民生活に生鮮食料品等を安定供給するという中央卸売市場の公益性及び市場内業者の健全経営をも考慮して、負担しているところでございます。

この負担の割合につきましては、昭和61年度まで開設者が全額負担し、昭和62年度から開設者が約3分の2、業界が約3分の1を負担し、さらに平成5年

1月からは開設者約2分の1、業界約2分の1を負担して今日に至っております。

全国の中央卸売市場におけるごみ処理費の開設者負担につきましては、その負担割合は一律ではございませんが、多くの中央卸売市場において予算措置がなされ執行されているところでございます。

このことから、川崎市中央卸売市場におけるごみ処理費の一部について、開設者であります市が負担することにつきまして、御理解をいただきたいと存じます。

2 北部市場の管理について

関連商品売場棟は、売買参加者や買出人の日頃の営業に必需となる商品の供給、市場内で働く人たちの利便に供する商品の販売、さらには、市場利用者の飲食のための店舗用に配置された施設です。この施設に入居している各テナントからは、川崎市中央卸売市場業務条例及び同規則に基づき使用指定を行い、使用料を徴収しております。

この棟の通路では臨時店舗が、日替わりで、既存のテナントが取り扱わない小物などを販売しております。これは市場利用者に利便を提供するとともに、売場に少しでも賑わいを持たせ、市場の集客に効果を上げるため、川崎市中央卸売北部市場商業協同組合が活用してきたものです。

この通路販売は、使用する場所が使用指定及び許可の対象となっていないことから、市は使用指定及び許可を行っておらず、使用料も徴収しておりません。

今後、通路の使用のあり方については、市場の活性化も考慮のうえ、見直しを図ってまいります。



2005年 | 月20日

川崎市長 阿部孝夫 殿

川崎区砂子1-10-2-802 ☎044-211-0121

かわさき市民オンブズマン
代表幹事 篠原義仁
代表幹事 江口武正
事務局長 清水芳治

北部市場について再びお尋ねします

市長には日頃市政に傾注の趣、大いに敬意を表するところであります。

さて、われわれの質問につき、ご多忙にもかかわらず11月26日付で長文かつ不得要領のご回答を頂戴しましたが、回答は市民に対して説明責任を果たしているとは到底思えませんので、再質問させていただきます。なお、2月14日までにご回答くだされば幸甚です。

1 ゴミ処理費の法的根拠について

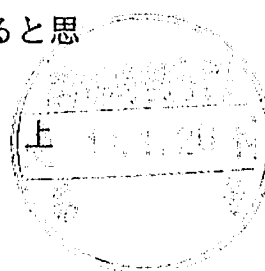
現在、公設市場の事業者排出ゴミ処理にあたり、川崎市がゴミ処理業者と契約し、その処理費を事業者と市が折半しておりますが、市が半額を支出する法的根拠をお尋ねしたところ、回答文書の中で触れられた法令は「川崎市廃棄物の処理及び再生利用等に関する条例施行規則」第6条のみであります。これが税金投入の法的根拠たりえないことは明らかであります。したがって、法的根拠のない税金投入である、と理解して宜しいかを改めてお尋ねいたします。

2 北部市場の管理（出店料金）について

「関連商品売場棟北通りと中通り及び中通りと南通りとの間の通路にそれぞれテナントではないと思われる出店が1店ずつ、都合2店ありますが、この商店の出店認可者、契約書、賃貸料、及びその用途を明らかにして下さい」との質問に対し「通路販売は、使用する場所が使用指定及び許可の対象になっている部分ではないことから、市は使用指定及び許可を行っておらず、使用料も徴収しておりません」との回答を頂きました。

川崎市中央卸売北部市場商業協同組合が使用料日額を設定し、料金を徴収しております。施設管理のため北部市場には市職員が常駐しております。市の施設を組合が「活用して」収益を上げるためには市との契約関係が存在すると思われませんが、契約書に基づくご回答をお願いいたします。

以



16 川経北管第562号

平成17年3月15日

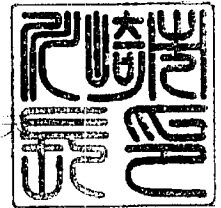
かわさき市民オンブズマン

代表幹事 篠原 義仁 様

代表幹事 江口 武正 様

事務局長 清水 芳治 様

川崎市長 阿部 孝



北部市場についてのお尋ねについて (回答)

早春の候、ますますご健勝のこととお喜び申し上げます。

さて、2005年1月20日付けで再度のご質問がありました件につきまして、次のとおり回答いたします。

1 ごみ処理費について

本市は、市民生活に生鮮食料品の安定供給を行うため、南北中央卸売市場を開設し、事業を運営いたしておりますが、その事業活動において排出されるごみの処理につきましては、南北中央卸売市場（開設者川崎市）が（多量）排出事業者該当するとの判断のもと、南北中央卸売市場がそれぞれ排出事業者として、民間収集運搬業者に委託をし、その処理費を一括して支払っております。

なお、場内で業務を行う事業者からは、その当否は別として、処理費の2分の1相当を応分の負担として徴収しております。その負担割合の変遷、更には全国他都市における状況につきましても既に申し上げたところでございます。

従いまして、これらの実情を御賢察のうえ、中央卸売市場のごみ処理費の取扱についてご理解を頂きたいと存じます。

2 北部市場の管理について

平成16年11月26日付け16川経北管第384号でご回答しましたとおり、関連棟通路の一部を一時使用していることにつきましては、川崎市中央卸売北部市場商業協同組合からの要請に基づき、北部市場の活性化及び市場利用者の利便を図る目的として、通行の支障とならない範囲で活用することを認めてまいりました。

その使用内容につきましては、当該組合の責任において行うものとし、ご指摘の契約書は交しておりません。

なお今後の通路使用のあり方については、市場の活性化も考慮のうえ、早急に、制度・手続き面の見直しを検討すべきものと思料しております。

京急大師線地下に

踏切渋滞解消狙い

川崎市は、同市川崎区を走る京急大師線(京急川崎-小島新田、4.5キロ)の地下化工事に05年度から着手する。現在15カ所の踏切のうち14カ所をなくし、渋滞解消を図ることを目的とした連続立体交差事業で、2015年度の全線完成を目指す。総事業費1470億円、ほとんどを市が負担するという。

一部ルート変更 新駅も

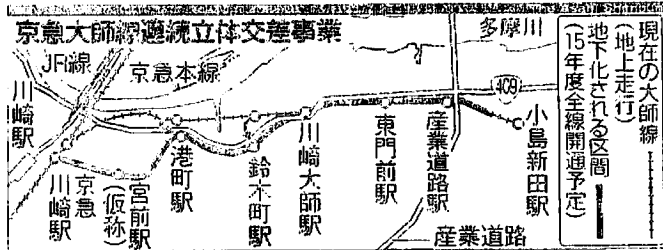
同線は同区の中心部と臨海部の東西7駅間を地上で結ぶ。地下化の計画は90年ごろから持ち上がり、94年に県から都市計画事業認可を受けた。計画では、小島新田を除く6駅を地下化し、新たに京急川崎-港町間に「宮前」(仮称駅が設けられる。全長約5キロ、うち約4.5キロが地下を走る。港町、鈴木町の両駅は約200メートル南側に移動。京急川崎駅も南に約100メートル離れた複合商業施設「川崎DICE」の地下付近に移動するが、京急

市が事業費負担 着工へ

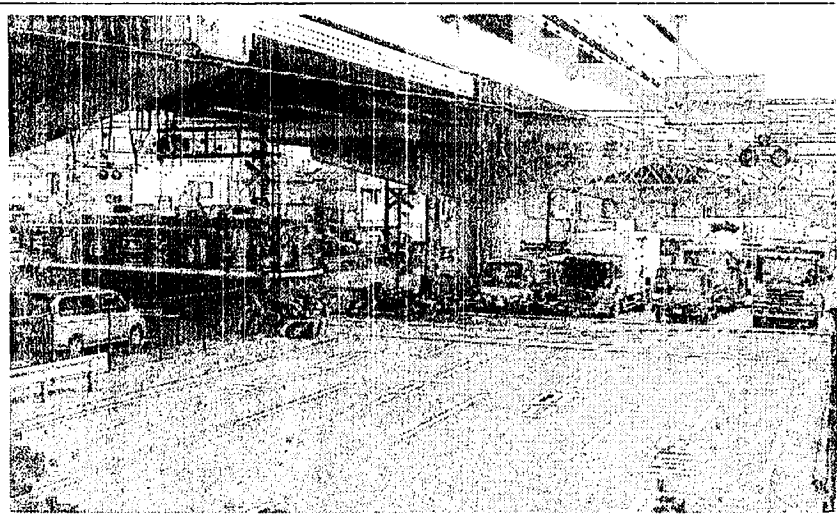
本線の同駅はそのままのため、乗り換えは連絡路で結ぶ形となる。また、新大師線は将来、着工が遅れている市営地下鉄(川崎縦貫高速鉄道)とつながる予定という。市は、同線の踏切15カ所のうち、特に車の通行量が1日約3万台ある産業道路(幅約40メートル)や国道409号に2カ所(同約20、25メートル)ある踏切の交通渋滞に頭を悩ませてきた。同線の1日の本数は上下266本(平日ダイヤ)。朝夕のラッシュ時は5分に1本、平常時は10分に1本が通るといふ。市は新年度予算案に事業費18億6700万円を計上。はじめに産業道路のある東門前-小島新田間(約1.2キロ)から着手し、10年度中に部分開

通する予定という。一方、総事業費1470億円のうち、京急側が負担するのは数％程度で、残りは税金が投入される形となる。市立体交差課は「鉄道輸送の強化などであれば鉄道事業者の負担も増えるが、今回は踏切事故や渋滞の解消など道路整備の一環のため」と説明している。

朝日新聞 05年 3月 2日



産業道路



産業道路にかかると京急大師線の踏切。遮断機が下りるとたちまち交通渋滞となる川崎市川崎区大師河原2丁目

資金計画書

(1) 資金計画書 (京浜急行大師線)

(単位 千円)

収入		支出	
国庫支出金	(38,000,000) 38,000,000	本工事費	(110,400,000) 119,817,000
県支出金	(0) 0	測量及び試験費	(0) 3,091,000
一般財源	(70,590,000) 69,624,000	用地費及び補償費	(33,500,000) 22,489,000
分担金及び負担金	(7,300,000) 8,000,000	事務費	(3,100,000) 1,603,000
交付金	(0) 0		
起債(貸付金)	(20,510,000) 21,092,000		
都市計画税	(10,600,000) 10,284,000		
その他	(0) 0		
合 計	(147,000,000) 147,000,000	合 計	(147,000,000) 147,000,000

※()の数値は当初認可時の金額

資金計画書 京浜急行大師線の経費 10年償還

踏切 踏切 踏切
開かず

3年で200カ所改修へ

国交省 立体交差や時間短く

国土交通省は二〇〇五年度から〇七年度までの三年間で、全国約五百カ所の「開かずの踏切」のうち、すでに工事に入っている箇所も含め二百カ所を改良する方針です。同省の説明では、いままでの三倍のペースとい

「連続立体交差事業」費用負担は国交省の要

【解説】国交省が定義する「開かずの踏切」とは、「ピーク一時間当たり四十分以上遮断している踏切」のこと。全国に約五百カ所ありますが、東京都にその五割以上、大阪府に二割が集中しています。

踏切事故や交通渋滞の原因となっている、開かずの踏切の解決を急ぐべきなのは当然ですが、新たに事業主体となる自治体にとって巨額の自治体負担、障害にも、連続立体交差事業の巨額の費用負担は、大きな障害です。鉄道会社の負担割合など現状でよいのか疑問が残ります。

国費分は、前年度比3割増の九百七億円です。これにたいし、同じ道路特定財源からの支出でも、本州四国連

結橋公団の債務処理は、58割増の四千八百二十九億円です。採算のとれない高速道路を税金でつくる「直轄高速道路」事業には、32割増の千七百十二億円を計上しています。ただな公共事業を最優先する政治を切りかえることが必要です。

(清水博)

ています。

従来、この事業を行うのは都道府県と政令指定都市とされてきましたが、〇五年度から、県庁所在地やそれに準ずる人口二十万人以上の市・特別区に拡大します。事業主体となる自治体を増やし事業の早期着手などを進めるといっています。

列車の通過速度に際し遮断機開閉のタイミングを調節するなど、踏切の

遮断時間を最短化するシステムの導入は従来、鉄道予算の扱いでしたが、ここにも道路特定財源から支出できるようにします。

2004年5月12日

川崎市長 阿部孝夫 様

市長様におかれましては、ますます御清祥のこととお喜び申し上げます。

このたび音楽の分野での両市の友好関係を発展させるため、市長様をはじめとする代表団をザルツブルクに派遣される予定と伺い、大変うれしく思っております。市長様と御夫人、そして代表団の皆様を御招待申し上げます。当方でザルツブルク市の代表との昼食会を設定させていただきます。

今回の訪問が両市の友好関係をより一層深めてくれるものと期待しています。8月にザルツブルクでお会いすることを楽しみにしております。

ザルツブルク市長

ハインツ・シャーデン

ザルツブルク市派遣川崎市代表团概要

1 趣旨

川崎市とザルツブルク市は1992年4月に友好都市提携を行い、交流を進めてきた。

2002年には、友好都市提携10周年にあたり、登戸混成合唱団がザルツブルク市を訪問し、現地合唱団と合同でコンサートを開催した。本年8月には、ザルツブルク鉄道音楽隊が来川交流演奏会を開催する。

また、昨年7月にザルツブルク州大臣オットマール・ラウス氏とミュゼザ川崎シンフォニーホールのレストラン交響楽団の音楽監督に就任する指揮者ユベール・スダーン氏とが阿部市長を表敬訪問し、川崎市とザルツブルク市との文化交流について意見交換しその際にザルツブルク音楽祭への招請があった。

なお、本年5月12日にザルツブルク市長ハインツ・シャーデン市長から阿部孝夫川崎市長あての招請状があり、それを受けて川崎市長を団長とする川崎市代表团をザルツブルク市に派遣し、両市の今後の交流について協議するものである。

2 派遣日程

平成16年8月19日（木）～8月24日（火）

3 代表団の構成

団長	川崎市長	阿部 孝夫
副団長	川崎市議会議長	坂本 茂
団員	音楽関係代表	下八川 共祐（昭和音楽大学理事長）
団員	経済界代表	佐藤 朋佑（川崎商工会議所会頭）
事務局	市民局市民文化室長	片井 博美
事務局	総合企画局企画部広域企画課主幹	稲垣 正
同行者	市長夫人	阿部 悠子

担当 市民局市民文化室

200-2279（内線27702）

ザルツブルク市派遣川崎市代表团 日程表

(平成16年8月19日(木)～8月24日(火))

	期 日	時刻	内 容	宿泊地
1	8月19日 (木)	午前 午後	成田発 ザルツブルク着	ザルツブルク泊
2	8月20日 (金)	午前 午後	ザルツブルク市長表敬訪問 ザルツブルク市内視察	ザルツブルク泊
3	8月21日 (土)	終日	ザルツブルク音楽祭鑑賞	ザルツブルク泊
4	8月22日 (日)	午前 午後	ザルツブルク発 ウィーン市内視察 (ウィーン国立歌劇場等)	ウィーン泊
5	8月23日 (月)	午前	ウィーン発	機中泊
6	8月24日 (火)	午前	成田着	

ザルツブルク市派遣川崎市代表团旅費

平成16年8月19日(木)～8月24日(火) 4泊6日

派遣国 オーストリア (甲地方)

	等級	支度料	日当	宿泊料	国内交通費	現地交通費	航空運賃	旅行雑費	合計
市議会議長 坂本 茂	特級	59,290	41,100	107,200	公車	245,400	747,000	10,000	1,209,990
昭和音大理事長 下八川恭祐	特級	59,290	41,100	107,200	公車	245,400	747,000	10,000	1,209,990
商工会議所会頭 佐藤 朋佑	特級	59,290	41,100	107,200	公車	245,400	747,000	10,000	1,209,990
費用弁償計		177,870	123,300	321,600	0	736,200	2,241,000	30,000	3,629,970
市長 阿部 孝夫	特級	0	41,100	107,200	公車	245,400	747,000	10,000	1,150,700
市民局市民文化室長 片井 博美	1級	43,120	33,100	86,000	公車	245,400	202,000	10,000	619,620
総合企画局広域企画課主幹 稲垣 正	3級	35,035	29,300	75,200	公車	245,400	202,000	10,000	596,935
海外旅費計		78,155	103,500	268,400	0	736,200	1,151,000	30,000	2,367,255
合計		256,025	226,800	590,000	0	1,472,400	3,392,000	60,000	5,997,225

支度料 (15日未満)

特級 59,290円

1級 43,120円

3級 35,035円

※市長は、過去1年間の間に支度料(15日未満)が支払われているため、今回は支給しない。

日当(8/19～23甲地方、8/24丙地方。昼食が支給される日は半額。(19日は機内食、20日はザルツブルク市から招待されているため。)

特級 (8/19) 8,700円×0.5 + (8/20) 8,700円×0.5 + (8/21) 8,700円 + (8/22) 8,700円
+ (8/23) 8,700円 + (8/24) 6,300円 = 41,100円

1級 (8/19) 7,000円×0.5 + (8/20) 7,000円×0.5 + (8/21) 7,000円 + (8/22) 7,000円
+ (8/23) 7,000円 + (8/24) 5,100円 = 33,100円

3級 (8/19) 6,200円×0.5 + (8/20) 6,200円×0.5 + (8/21) 6,200円 + (8/22) 6,200円
+ (8/23) 6,200円 + (8/24) 4,500円 = 29,300円

通し番号	入札回数	一位不動	予定価格 (千円)	落札価格 (千円)	備 考	落札率 (%)	落札率 (%)
1	1		896000	855 000	03.05.01	95.42%	95%
2	2	1	119560	116000	03.07.31	97.02%	95%
3	1		162936	160000	03.09.08	98.20%	95%
4	1		2395020	2325000	03.09.18	97.08%	95%
5	1		105354	103500	03.11.13	98.24%	95%
6	1		140948	140000	03.10.15	99.33%	95%
7	1		458490	435000	03.12.08	94.88%	90%
8	1		108561	105000	03.12.18	96.72%	95%
9	1		141728	136000	04.02.13	95.96%	95%
10	1		100879	99800	04.02.23	98.93%	95%
11	1		380950	297000	04.03.25	77.96%	75%
12	1		158504	149500	03.05.30	94.32%	90%
13	1		1004674	970000	03.07.23	96.55%	95%
14	1		1763195	1720000	03.07.23	97.55%	95%
15	2	1	216902	207800	03.10.20	95.80%	95%
16	1		231890	192800	03.11.10	83.14%	80%
17	1		174604	144800	03.12.10	82.93%	80%
18	1		1614716	1563000	03.12.19	96.80%	95%
19	1		446332	420000	04.01.28	94.10%	90%
20	1		131260	130000	03.12.19	99.04%	95%
21	1		238416	198000	04.03.03	83.05%	80%
22	1		197131	192500	03.07.23	97.65%	95%
23	1		225006	215000	03.10.20	95.55%	95%
24	1		308583	306000	03.10.20	99.16%	95%
25	1		134366	128000	03.11.05	95.26%	95%
26	1		1026490	965000	04.01.21	94.01%	90%
27	1		142805	137000	03.12.03	95.94%	95%
28	1		509469	498000	04.02.23	97.75%	95%
29	1		272464	265000	04.03.24	97.26%	95%
30	1		107128	102000	04.02.09	95.21%	95%
31	2	1	318118	310000	03.08.01	97.45%	95%
32	1		325928	300000	03.09.12	92.04%	90%
33	1		386421	350000	03.10.08	90.57%	90%
34	1		259194	245000	03.10.01	94.52%	90%
35	1		2294640	2250000	03.12.17	98.05%	95%
36	1		187440	185000	03.04.23	98.70%	95%
37	3	2	103470	100000	03.05.26	96.65%	95%
38	3	2	100940	100000	03.05.26	99.07%	95%
39	1		100590	99000	03.05.26	98.42%	95%
40	1		277580	265000	03.07.24	95.47%	95%
41	2	1	100250	100000	03.09.16	99.75%	95%
42	2	1	96800	95000	03.09.16	98.14%	95%
43	2	1	126100	126000	03.10.17	99.92%	95%
44	1		228380	226000	03.10.17	98.96%	95%
45	1		706360	690000	03.12.22	97.68%	95%
46	1		199130	190000	03.12.08	95.42%	95%
47	1		170380	168000	03.12.01	98.60%	95%
48	1		146450	143000	04.01.30	97.64%	95%
49	1		98390	98200	04.01.30	99.81%	95%
50	1		104680	96000	04.01.30	91.71%	90%
51	2	1	180070	175000	04.03.03	97.18%	95%
52	2	1	178420	178000	04.03.03	99.76%	95%
53	3	2	184650	180000	04.03.03	97.48%	95%
54	3	2	166770	163000	04.03.03	97.74%	95%
55	1		142790	141000	04.02.27	98.75%	95%
56	1		126410	113000	04.02.27	89.39%	85%

一般競争入札参加申込は、共同企業体の新規登録申請後に提出してください。詳細については、川崎市財政局管財部契約課ホームページ「入札情報かわさき」(<http://keiyaku.city.kawasaki.jp>) (以下「HP」という。)掲載の「特定建設工事共同企業体(特定J V)の競争入札参加申込手順(操作説明書ダイジェスト版)」をご覧ください。

ア 提出期間

平成17年2月7日(月)～平成17年2月21日(月)
午前8時～午後8時

(2) 紙入札方式による場合

ア 提出場所 上記3(1)に同じ。

イ 提出期間 上記3(2)に同じ。

ウ 提出方法 持参

エ なお、次により一般競争入札参加申込書等を配布します。

(1) 配布場所 上記3(1)に同じ。

(2) 配布期間 上記3(2)に同じ。

5 提出書類等

(1) 配置予定技術者届(指定様式)

(2) 配置予定監理技術者の監理技術者資格者証及び監理技術者講習修了証の写し(ただし、平成16年3月1日より前に監理技術者資格者証の交付を受けている者は、監理技術者資格者証の写しのみで可。)

(3) 共同企業体協定書及び委任状(指定様式)

6 一般競争入札参加資格確認通知書の交付

一般競争入札参加申込書を提出した者には、平成15・16年度川崎市競争入札参加資格審査申請書の「工事」の委任先メールアドレスに、確認通知書を申請申込締切日後1週間以内に送付します。なお、当該委任先メールアドレスを登録していない者にはFAXで送付します。

7 設計図書類の取得方法

次により複写業者に申し込みの上、取得してください。

(1) 複写業者

有限会社 中原コピー

〒211-0011 川崎市中原区下沼部1901番地

電話 044-422-4490

FAX 044-433-2736

(2) 申込日時

平成17年2月23日(水) 午後1時～午後4時

(3) 申込方法

「見積用設計図書類複写依頼書」(指定様式)により、上記7(1)の複写業者へFAXで申し込みしてください。

(4) 受取日時

平成17年2月25日(金) 午後1時～午後4時

(5) 受取場所

上記7(1)に同じ。

(6) 複写費用

申込者の負担となります。

(7) 受取方法

複写費用、「受領書」と引換えに設計図書類を受け取ってください。

8 一般競争入札参加資格の喪失

上記2の各号のいずれかの条件を欠いたときは、入札参加資格を喪失します。

9 入札手続等

次により入札を執行します。

(1) 入札の方法

初度の入札額に相応する積算額が記入されている積算内訳書を、初度の入札の際に電子入札システムによる添付又は入札書とともに持参若しくは郵送により提出してください。

積算内訳書については、確認通知書受信後に取得できます。取得方法については、HPに掲載している「一般競争入札(工事)に係る積算内訳書の取得マニュアル」をご覧ください。

ア 電子入札システムによる入札の場合

(7) 入札書の提出期限

平成17年3月22日(火) 午後0時30分

イ 持参による入札の場合

(7) 入札書の提出日時

平成17年3月22日(火) 午後1時30分

(4) 入札書の提出場所

川崎市入札室

川崎市川崎区宮本町1番地

川崎市役所本庁舎 地下1階

ウ 郵送(審留郵便に限る。)による入札の場合

(7) 入札書の提出期限

平成17年3月17日(木) 必着

(4) 入札書の提出先

上記3(1)に同じ。

(2) 入札保証金 免除

(3) 開札の日時 上記9(1)イ(7)に同じ。

(4) 開札の場所 上記9(1)イ(4)に同じ。

(5) 落札者の決定方法

川崎市契約規則第14条の規定に基づいて作成した予定価格の制限の範囲内で最低の価格をもって有効な入札を行った者について、最終的な入札参加資格の審査を実施し、資格の有無を審査した上、落札者を決定します。審査の結果、その者に資格がないと認められたときは、当該入札を無効とし、順次、価格の

活動記録

2004年

- 5月15日(土) 第8回定例総会(中小企業・婦人会館)
- 5月18日(火) 第8期第1回拡大幹事会(中原市民館第1会議室)
- 5月31日(月) 4月28日の港湾事業質問状に対する市長回答指定日
- 6月7日(月) 会報第41号印刷発送(中原区役所)
- 6月15日(火) 第2回拡大幹事会(中原市民館和室)
- 7月20日(火) 第3回拡大幹事会(エポックなかはら)
- 7月23日(金) KCT関連再質問状提出
- 8月2日(月) 会報第42号印刷発送(中原区役所)
- 8月17日(火) 第4回拡大幹事会(中原市民館第2会議室)
- 8月25日(水) KCT関連再質問回答
- 8月28日(土) 第11回全国大会第1日(函館)
- 8月29日(日) 第11回全国大会第2日(函館)
- 9月21日(火) 第5回拡大幹事会(中小企業・婦人会館)
- 9月29日(水) 港湾局クレーン取得に対する質問状
- 10月1日(金) 会報第43号印刷発送(中原区役所)
- 10月19日(火) 第6回拡大幹事会(中原市民館和室)
- 10月22日(金) 北部市場公開質問状提出
- 10月25日(月) 港湾局クレーン取得問題回答
- 11月16日(火) 第7回拡大幹事会(中原市民館第1会議室)
- 11月26日(金) 北部市場質問状回答
- 11月28日(日) 「どろんこの会」で活動を報告
- 11月29日(月) 全国一斉情報公開請求
- 12月1日(水) 会報第44号印刷発送(中原区役所)
- 12月9日(木) コンテナ事業住民集会(中小企業・婦人会館)
- 12月21日(火) 第8回拡大幹事会(中原市民館第1会議室)
忘年会
- 12月22日(水) 中尾史治氏に会員名詐称禁止通告

2005年

- 1月16日(日) はだの市民オンブズマン会議設立総会参加
- 1月18日(火) 第9回拡大幹事会(中原市民館第1会議室)
- 1月20日(木) 北部市場再質問状提出
- 2月1日(水) 会報第45号印刷発送(中原区役所)
- 2月14日(月) 北部市場再質問状回答指定日
- 2月15日(火) 第10回拡大幹事会(中原市民館和室)
- 3月7日(月) KCT損失補償監査請求提出

- 3月15日（火）北部市場再質問状回答
第11回拡大幹事会（中原市民館第2会議室）
- 3月16日（水）KCT監査請求補足意見陳述（監査委員室）
- 3月24日（木）司法試験前年度合格者との交流集会で活動説明
- 4月1日（金）会報第46号印刷発送（中原区役所）
- 4月14日（木）川崎民主市政をつくる会で活動報告
- 4月19日（火）第12回拡大幹事会（中原市民館和室）
- 4月26日（火）KCT監査請求棄却決定
- 5月11日（水）総会資料作成（公害センター）
- 5月12日（木）総会資料作成（公害センター）

新潟市に「外部監査」大賞

全国市民オンブズマン連絡会議は25日、都道府県と政令指定都市、中核市に義務付けられている03年度の「包括外部監査」を採点した。「通信簿」を公表した。優秀賞、活用賞、改善要望に分け、優秀賞の中から、

市民オンブズマン

新潟市の監査を「市民オンブズマン大賞」に選んだ。同連絡会議は、包括外部監査を4〜5段階のランクで評価していたが、今回から優れたものを表彰し、問題の多い監査には注文をつける手法に変更。監査報告

優れた例を表彰、15自治体には注文

報告。グラフなど添付資料も分かりやすく、「市民や議員が十分に活用でき、他の自治体の参考になる」と評価した。一方、石川県など15自治体の報告書に対しては、大きな欠陥があるとして「改訂」と話している。【栗飯原浩】

毎日新聞 04年8月26日

「ずるい役人象徴」

【函館】全道市民オンブズマン函館大会が二十一日間の日程で開幕。道庁八日午後、函館市湯川町から全国に飛び火した。問題 函館

北海道新聞 04年8月29日



警察資金問題をテーマに行われたオンブズマン函館大会は28日、函館市湯川町「花びしホテル」

警察資金問題を中心に活発な議論を繰り広げた。

道庁資金問題をテーマにしたパネルディスカッションで、ジャーナリストの大谷昭宏氏、真金に警備路方面本部長の原田宏三氏、元弟子屋署次長の斎藤邦雄氏、北海道新聞道庁資金取材班の佐藤一記者らが発言した。原田氏は、防犯部長時代の部下だった縮葉圭昭元警部「覚えい刑取締法違反の罪で受刑中」による事件に触れ、「(覚えい刑留置などは) 彼個人の犯罪として処理された。しかし(現場に必要経費が回らない) 道庁の金の問題が、事件の根っこにある」と思ってきた」と実名証言に踏み切った。齋藤氏は「弟子屋署では、資金管理を一手に引き受けていた。なんでこんなハカなことをするのかと、ずっと思っていた」と振り返った。

これに先立ち、大谷氏が基調講演し「警察庁や社会保険庁など、ずるい役人を食わせるために働いている。道庁資金問題はその象徴」と強調した。

二十九日は五つの分科会で、警察の資金問題などについて議論する。大会の詳報は、九月三日付の北海道新聞朝刊に掲載する。

大会宣言

1. 警察の透明度と公正さをたかめよう 昨年11月にここ北海道で発覚した北海道警察旭川中央署の捜査用報償費不正支出事件は、警視庁赤坂署事件など、これまで日本各地で明らかになった警察の不正支出と全く同一の手法であった。

以降、全国各地で酷似した手法の不正経理が続々と明るみに出たことによって、不正支出は警視庁と北海道警察だけの問題でないことが誰の目にも明らかになった。ところが、これに対して警察がとった対応は、不正経理の真相の究明とは正反対の“犯罪の隠蔽”であった。不正経理のやり方が全国共通なら、発覚後の県警本部長の言葉、対処法まで全国共通、すべてがマニュアル化されているとしか言いようがない。

このような警察にはもはや自力“更生”を期待することはできない。私たち市民の手で変えてゆけない。そのための第一歩として、警察情報の非公開処分に対する取り消し訴訟を全国で提起するとともに、警察の監査を厳しくするよう監査委員への働きかけをする、都道府県警察を管理する公安委員会への働きかけを始める、といったさまざまな取り組みをはじめるところをここに宣言する。互いに成果を交換し合い、警察の透明度と公正度を高めよう。

2. ムダな公共事業をやめさせる取組みを強化しよう 地方自治体が主体となって推進する公共事業の規模は年間25兆円に及ぶ。このほかに国の直轄事業に対しても、地方自治体は巨額の負担金を支出している。

私たちは、今大会で、各自治体に設置されている公共事業再評価委員会が、実質的に機能しているか否か、という調査を初めて行なった。

しかし調査の結果、03年度において再評価委員会が実質的に機能したのは、都道府県では長野県のみ、政令市では広島市だけであった。長野県以外にも17府県、また広島市以外にも3政令市が、それぞれごく一部の事業の中止を決めたが、中止事業の事業費総額は2700億円程度で、長野県と広島市が中止を決めた事業の事業費合計5400億円の半分にすぎない。しかも他の29都府県、9政令市は、03年度において1件も中止を決めていない。

私達は、長野県や広島市の取組みを全国に広げることを追求するとともに、これまでの各地のオンブズマンの経験を活用して、ムダな公共事業を差止める住民訴訟への全国的支援を、今大会を期に強化することを宣言する。

その第一弾として、首都圏1都5県の住民とオンブズマンによる、ハッ場(ヤンバ)ダムへの負担金支出の差止めを求め一斉住民監査請求および住民訴訟を全面的に支援する。

3. 談合をやめさせる取組みを強化しよう ムダな公共事業が反省もなく継続される背景には、入札談合とそれを支える利権の闇が広がっている。

私たちの調査でも、「一般競争入札の大幅導入」と、「地域要件の撤廃もしくは緩和」という正攻法で談合防止に踏み切っている自治体は、まだまだ極めて少ない。しかし、宮城県、長野県につづき、入札制度改革に踏み切った新潟市や横浜市では、平均落札率が約80%まで落ちているという事実が示すように、談合を放置することによって自治体が蒙る損害は巨大である。

私たちはこれまでの経験を生かし、新潟市で明らかになった下水道管渠布設工事の談合について、全国的な入札調書の分析などの方法で、大手ゼネコンの談合事実を解明することを含めて、談合の責任を追及し、談合しにくい入札制度を確立させる取組みを強化することを宣言する。

2004年8月28日

第11回全国市民オンブズマン函館大会 参加者 一同

警察裏金 自浄は不能

全国オプンアップ会議

警察裏金問題を中心として、全国オプンアップ会議の第11回大会が八月二十八、二十九日、愛知県豊川市の「むすび」ホテルで開催され、関係者約千名が参加し、警察の裏金問題について議論が交わされた。二十八日午後十一時、大谷昭彦氏の講演で、警察の裏金問題を究明し、その根絶を目指すことが、警察の使命であると述べられた。大谷氏は、警察の裏金問題は、単に警察の内部の問題ではなく、社会全体の信頼に関わる問題であると述べ、警察の透明性を高める必要があると述べた。

警察の裏金問題は、単に警察の内部の問題ではなく、社会全体の信頼に関わる問題であると述べ、警察の透明性を高める必要があると述べた。警察の裏金問題は、単に警察の内部の問題ではなく、社会全体の信頼に関わる問題であると述べ、警察の透明性を高める必要があると述べた。

「内部告発」「証言」を支援



各地のオプンアップマンから約50人が参加した、警察裏金問題のシンポジウム。壇上の原田氏らの訴えに耳を傾けていた

宮城県警と浅野知事、対立続く
住民訴訟28日結審

静岡県警、総務課裏金を返還
「他部署でも」確信

高知県警「経理は適正」姿勢崩れず
全国初、地検に告発

福岡県警 全容まだ不明
福岡県警に「証言」を支援

「秘密主義」 監査委員を阻む

全国オプンアップ会議の監査委員と公安委員会が警察の裏金問題について対峙している。警察側は「秘密主義」を掲げ、監査委員の調査を阻んでいる。警察側は「秘密主義」を掲げ、監査委員の調査を阻んでいる。警察側は「秘密主義」を掲げ、監査委員の調査を阻んでいる。

談合疑惑度ランキング

島根ワースト97.4%

最高評価は宮城

オンブズマン発表

全国の公共工事で「談合疑惑度」が最も高いのは島根県、逆に適正な入札をしているのが宮城県。03年度に都道府県が発注した工事について、全国市民オンブズマン連絡会議は27日、予定価格の95%以上の価格で落札された割合を談合疑惑度として、独自に集計したランキングを発表した。

同会議は、入札制度改革と談合防止によって、公共工事費の大幅削減が可能な状況をつくり出すため、情報公開制度を利用した調査を昨年から続けている。対象は、原則として予定価格が1億円以上の工事。

最も疑惑度が高かったのは、島根県で97.4%。調査対象の78件のうち76件で落札率が95%を超え、2年連続でワースト1に。続いて、北海道で487件のうち464件が95%を超え、昨年の5位から上昇した。

逆に疑惑度が低かったのが、宮城県の1.5%。続いて、入札改革をした長野県が前年の76.92%から一気に2.4%に改善された。

談合疑惑度 自治体の予定価格に対して、実際に落札された価格の割合が落札率。落札率が95%を超えた公共工事について、全国市民オンブズマン連絡会議は談合が行われた疑いが強いとみて、その割合を談合疑惑度としている。

「では下がる」とみる。新海建設事務局長は「談合疑惑度の高い自治体は、行政に談合をやめるような政策がなかった。知事の方策がなかった」と指摘した。

島根県は国や地方自治体による公共事業の住民1人当たりの投資額が全国1位。地元の故竹下登氏が首相になった翌年度の88年度から14年間続

「談合疑惑度」ランキング

順位	都道府県	落札率95%以上の割合
1	島根	97.4%
2	北海道	95.3%
3	北海道	91.8%
4	北海道	89.0%
5	北海道	88.0%
6	北海道	87.5%
7	北海道	86.6%
8	北海道	86.6%
9	北海道	86.6%
10	北海道	84.8%
11	北海道	83.9%
12	北海道	83.9%
13	北海道	83.8%
14	北海道	83.3%
15	北海道	79.5%
16	北海道	78.3%
17	北海道	77.1%
18	北海道	77.7%
19	北海道	76.5%
20	北海道	76.1%
21	北海道	76.1%
22	北海道	75.0%
23	北海道	75.9%
24	北海道	69.3%
25	北海道	69.0%
26	北海道	69.0%
27	北海道	68.9%
28	北海道	67.7%
29	北海道	65.5%
30	北海道	65.2%
31	北海道	62.6%
32	北海道	62.6%
33	北海道	62.4%
34	北海道	61.3%
35	北海道	60.9%
36	北海道	57.1%
37	北海道	57.8%
38	北海道	55.3%
39	北海道	50.0%
40	北海道	49.5%
41	北海道	49.4%
42	北海道	48.3%
43	北海道	48.3%
44	北海道	29.2%
45	北海道	2.1%
46	北海道	1.5%
47	北海道	1.5%

(03年度の落札率をもとに、全国市民オンブズマン連絡会議が集計。8と9位、20と21位、25と26位は90%以上95%未満の落札率の差、11位はいずれも同数)

当者は「適正な入札の結果、参加者の努力の結果、各地域に合った制度があるはずで、島根では建設産業が基幹産業であることに配慮しながら考えたい」と述べた。

一方、宮城県の北川茂一、契約課長は「入札制度改革の成果」と胸を張る。90年から01年にかけて県議3人が相次いで競売入札妨害容疑で逮捕さ

れたことが、同県の改革の引き金になった。01年度以降は、一般競争入札の対象を、予定価格1億円以上の工事から1千万円以上に拡大した。

全国市民オンブズマン連絡会議は28日から北海道函館市で全国大会を開く。談合問題のほか、警察の不正経理問題などを29日まで討議する。

度では完敗だった。東京
 拳で勝利したが情報公開
 は全国知事会初の会長選
 は福岡県で、麻生渡知事
 位を押し上げた。最下位
 調査費の高い公開度が順
 調査費の高い公開度の政務
 岩手と長野は議会の政務

毎日新聞 05年3月19日

宮城と岩手首位
 情報公開度ランキング
 全国市民オンブズマン
 連絡会議(事務局・名古屋
 屋市)は18日、今年で9
 回目の都道府県・政令指
 定市の情報公開度ランキ
 ングを発表した。都道府
 県では前回8位の岩手が
 初めてトップとなり、宮
 城も同点で2年ぶりに返
 り咲いた。長野は35位か
 ら33位と順位を上げた。

は唯一、手数料を徴収し
 ており、8回連続でラン
 キング対象外の失格。
 今回は、都道府県警の
 捜査報償費▽A4コピー
 用紙や警察官の制服の入
 札予定価格▽住宅供給公
 社関連団体による土地取
 得価格――など6項目が
 審査対象。公開度合いに
 応じて各項目に一定のポ
 イントを割り振り、10
 0点満点で換算した。
 13の政令市では、職員
 互助会への多額な補助金
 支出が問題となっている
 大阪市が2年連続の最下
 位だった。【豊宏土】

順位	点	道府県	順位	点	政令市
1	60	岩手	1	63	札幌
1	60	宮城	2	62	仙台
3	57	秋田	3	61	山形
3	57	山形	4	59	秋田
5	55	福島	5	58	宮城
5	55	茨城	6	57	山形
8	53	北海道	7	57	福島
8	53	東京都	8	56	山形
10	52	北海道	9	56	山形
11	51	山形	10	56	山形
11	51	山形	11	56	山形
13	51	山形	12	56	山形
14	49	山形	13	56	山形
14	49	山形	14	56	山形
16	47	山形	15	56	山形
17	47	山形	16	56	山形
17	47	山形	17	56	山形
17	47	山形	18	56	山形
17	47	山形	19	56	山形
17	47	山形	20	56	山形
17	47	山形	21	56	山形
17	47	山形	22	56	山形
17	47	山形	23	56	山形
17	47	山形	24	56	山形
17	47	山形	25	56	山形
17	47	山形	26	56	山形
17	47	山形	27	56	山形
17	47	山形	28	56	山形
17	47	山形	29	56	山形
17	47	山形	30	56	山形

朝日新聞 05年3月19日

情報公開ランキング躍進 交際費の相手方 全面公開で満点

調査項目別では「県幹
 部交際費の相手方の氏
 名」は全面公開で満点の
 15点を獲得。ほかに「入
 札の予定価格情報」が12
 点(20点満点)、「住宅
 供給公社の保有地一覽」
 が23点(30点満点)と一
 定の評価を得た。
 一方で、第2の給与と
 指摘される「議会の政務
 調査費」の領収証や活動
 報告は3点(同)、裏金
 づくりの疑惑がある「県
 警の捜査報償費」の使用
 目的や金額については3
 点(同)で、連絡会議は
 「情報公開(の名)に値
 しない」と批判した。
 横浜、川崎両市でも、
 交際費や住宅供給公社の
 評価が高かったのに対
 し、政務調査費に関して
 はそれぞれ30点満点で1
 点と3点だった。

全国市民オンブズマン
 連絡会議が18日に発表し
 た都道府県と政令指定都
 市の「第9回全国情報公
 開度ランキング」の総合
 順位で、県は47都道府県
 中5位になり、これまで
 で最も順位が高かった。
 一方、13政令指定都市で
 は、横浜市が昨年の1位
 から2位に、川崎市が同
 4位から8位にそれぞれ
 順位を下げた。
 県は、100点満点換
 算で55・5点を取り、昨
 年の32位から大幅に順位
 を上げた。県の調査を担
 当した「かながわ市民オ
 ンブズマン」によると、
 調査対象のコピー用紙な
 どの入札予定価格が、昨
 年の調査では非公開だった

発行 かわさき市民オンブズマン

所在地 郵便番号 210-8544

川崎市川崎区砂子1丁目10番地2
ソシオ砂子ビル802 川崎合同法律事務所内
電話 044-211-0121 FAX044-211-0123
振替 00270-3-85629

URL : <http://homepage2.nifty.com/kawa-omb/>

Eメール : shimizuyyn@pop21.odn.ne.jp

2005. 5. 14