

31川監第358号
令和元年8月23日

かわさき市民オンブズマン

代表幹事 川口 洋一 様
同 篠原 義仁 様
天野 捷一 様
山本 太三雄 様
矢沢 美也 様

川崎市監査委員 寺 岡 章 二
同 植 村 京 子
同 嶋 崎 嘉 夫
同 沼 沢 和 明



川崎市職員措置請求について（通知）

令和元年6月26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

2019（令和元）年6月26日

請求人

住所 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

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 (省略)
氏名 天 野 捷 一

住所 (省略)
氏名 山 本 太三雄

住所 (省略)
氏名 矢 沢 美 也

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立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なため、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掘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掘込部（川崎市川崎区東扇島所在）の埋立て（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、凌濼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12.5ヘクタール、埋立土量は約140万立米が予定されている。12.5ヘクタールの内、港湾関連用地として9.1ヘクタール、埠頭用地として3.4ヘクタール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、本件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、今後も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、冷凍冷蔵倉庫の約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42ヘクタールのうち35ヘクタールは既設であり、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ヘクタールしかないのである。

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、3.4ヘクタールの埠頭用地をわざわざ埋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、川崎港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、川崎市にはない。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。

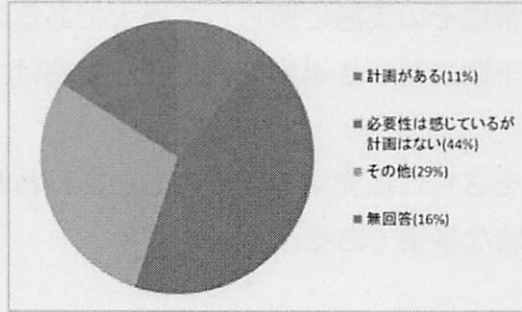
結局、完成自動車用地の為に本件事業を進めることは、JR東海やスバルといった私企業の便宜のために税金を使うにすぎず、税の使い方の公平性に反する。この点だけでも、本事業は見直されるべきである。

ウ 倉庫建て替え代替用地について

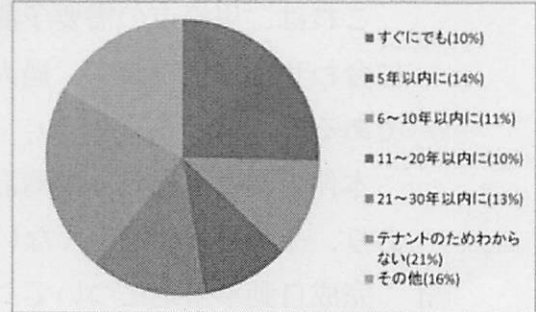
川崎市の主張は平成25年度東扇島内に立地する倉庫業者(123社)へのアンケート調査を根拠としている。アンケートの結果は以下のとおりとなっている(資料3参照)。

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 ※普通倉庫含む

■ 建て替えや設備更新等の計画の有無



■ 建物や設備の更新時期についての考え



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、どのような計画かは不明で、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、本件事業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

川崎市の公有水面の埋立ては、相当な程度進んでおり、今後、新たな埋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うと、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にいた。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、JR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ある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14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づけている。

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242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 ー軽易な変更ー 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土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货量（単位：トン）

以上

[結果]

第1 請求の受理

本件措置請求は、令和元年6月26日付けで「川崎市職員措置請求書」として提出された。

本件措置請求において、請求人は、市の東扇島堀込部土地造成事業（以下「本件事業」という。）は必要のない事業であり、不必要なものに公金を支出することは、地方自治法（昭和22年法律第67号。以下「法」という。）第2条第14項、地方財政法（昭和23年法律第109号。以下「地財法」という。）第4条第1項及び第8条の財務会計諸法規に反して違法かつ不当であるため、市長及び関係職員に対し、本件事業に伴う工事請負契約及び委託契約計9件の代金の支払いを行わないよう勧告することを求め、仮に、各契約代金の支払いが既に執行されている場合は、市長に対し、各契約相手及び関係職員に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。

本件措置請求については、所定の要件を具備しているものと認められたことから、令和元年7月8日付けで受理することとした。

第2 個別外部監査契約に基づく監査によることが相当であると認めなかった理由

- 1 個別外部監査制度とは、監査請求の事案が、監査委員が有する専門的知識以外の事案であり、監査委員が外部の専門家に監査を委託する必要があると判断したときに、個別外部監査契約に基づく監査によることが相当と認めるものである。
- 2 本措置請求については、財務会計上の行為のうち、公金の支出の違法性、不当性について主張するものであり、監査委員の有する専門的知識の範囲内であると判断されることから、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を実施することが相当であるものとは認められない。
- 3 監査委員は、常に公正不偏の態度を保持して、監査をしなければならない旨、法第198条の3第1項に規定されていることから、監査委員の中立性は法律により義務づけられており、その趣旨に沿って努力しているところである。
- 4 以上により、本件措置請求は、個別外部監査契約に基づく監査によることが相当であるとは認められず、法第252条の43第9項の規定により、法第242条第1項の請求であったものとみなし、監査対象局を港湾局として監査を実施すること

とした。

第3 監査の実施

1 請求人の陳述

監査実施に当たり、法第242条第6項の規定に基づき、令和元年7月18日、請求人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項の規定に基づく港湾局の関係職員（以下「関係職員」という。）の立会いがあった。

2 関係職員の陳述

法第242条第7項の規定に基づき、令和元年7月18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7点の資料の提出があった。

関係職員の陳述の際、同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並びに請求人及び関係職員の陳述内容を勘案し、本件事業に違法性・不当性があると認められるかを監査対象事項とした。

第4 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。

(1) 請求の趣旨について

市が税金を使って開発をする以上、市民にとって具体的なメリットが必要となる。本件事業のように既存施設を追加する場合は、現状では賄えない需要がなければ、その施設は結局使われることなく何のメリットも生じない。使われないものを税金で手に入れるのは違法行為である。かつて国は、抽象的な経済効果をうたい個別具体的な検討をしないまま事業を進め、多くの負の遺産を抱えてきたが、市も例外でなく、土地開発公社の抱えていた塩漬け土地の問題や、運営会社が破綻した川崎港のコンテナターミナルは、その失敗の具体例と言える。行政はこのような失敗を繰り返してはならず、市民生活が非常に苦しくなっている今、なお一層、市民の税金を大切に、効果的に使う義務を負っている。

本件事業に必要性はなく、市にとってリスクに見合ったメリットは存在しない。簡単に埋立地の造成というが、これは市にとって実に20年ぶりに始められた大

がかりな埋立工事である。実施に当たっては、しっかりとした理由が必要であり、あいまいな理由で何となくされるようなことは許されない。本件事業は違法であり、直ちにその執行を見直すべきである。

(2) コンテナ関連用地について

川崎港コンテナターミナルには、既に40万TEU若しくはそれに近い処理能力があるため、現状の取扱貨物量では完全に設備過剰な状態である。確かに近年、取扱貨物量は増加しているものの、これは入港料の減免やコンテナ貨物の補助金等、市民の税金を使って下駄を履かせているからである。40万TEUという目標は甘い、不可能な数字であるが、そこまで到達するためには、いくら税金を使うことになるのか。

仮に、現状30万TEU程度の取扱貨物量があり、場所が足りないから埋立てるといふ話なのであれば理解もできるが、13万TEU程度しか達成していないにもかかわらず、なぜ今埋立てる必要があるのか。10年後、20年後ではなく、現時点におけるお金の使い方が問われている。

世界的に船の大型化が進んでいるが、川崎港は水深が浅いため、いくらポートセールスをして大型船は来ることができない。川崎港は大型商業港やハブ港にはなりえず、東京港や横浜港には太刀打ちできない。一般港として維持発展させていくしかない。

(3) 完成自動車用地について

川崎港からの新車乗用車の輸出は全国9位、中古乗用車の輸出は全国5位とのことだが、こうした実績が今後増加する可能性は大きいとは言えない。川崎港からの自動車輸出台数は年間40万台後半まで伸びているが、右肩上がりではなく横這いの状態である。平成29年の大幅な輸出減について、市は立体駐車場の解体のためと説明しているが、15万台近い減少は異常である。どのような分析を基に待機場の必要性があるとみているのか。

自動車の輸出先は米国が断トツであるが、こうした偏った輸出形態は激変する国際環境の影響を大きく受ける。米国は中国からの輸入品に最大25%の関税をかけ、他の国に対しても同様の措置をとろうとしている。日本の自動車メーカーはこれを恐れ、中国や東南アジア向けの輸出を増やす検討をしていると報道されている。米国への輸出が滞るようになれば、川崎港にとって大きな痛手となる。

川崎港は実質的に株式会社SUBARUのための輸出拠点となっており、一企業の便宜のために使用されるか不明な土地をつくることは、行政のあり方として大きな問題である。

(4) 倉庫建て替え用地について

実際にどのくらいの企業が倉庫の建て替えを希望しているのか、市は具体的な

調査をしていない。市議会での答弁においても、事業者は建て替えが必要と考えているようだという旨の感想を述べるにとどまっており、確たるデータは示されていない。

(5) 中央新幹線との関係等について

必要性のない理由を前面に掲げて本件事業を進めようとする市の真の目的は、中央新幹線の建設発生土を処分するためだと考えている。東海旅客鉄道株式会社（以下「JR東海」という。）による中央新幹線の工事は、平成26年10月に国土交通大臣に認可されたが、翌11月には、市が川崎港港湾計画（以下「港湾計画」という。）の改訂案を川崎港港湾審議会に提案し、承認を受けている。もともと東扇島堀込部は、浮島に次ぐ市民ごみの処分場として確保されていたが、この利用目的が完成自動車用地と倉庫建て替え用地に変更されたものである。翌12月の市議会におけるまちづくり局長の答弁では、JR東海からの要請により、臨海部の状況調査を検討していることが明らかにされ、同月、この調査に関する協定が市とJR東海との間で結ばれた。この経過を見ても、中央新幹線の工事が認可された段階で、川崎港に中央新幹線の建設発生土の処分地をつくるという計画が進められていたものと確信している。

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

川崎港は、全国994ある港のうち特に重要度が高く、重点的に国際競争力を強化するため5港のみ指定されている「国際戦略港湾」の1つとして、東京、横浜、大阪、神戸とともに位置づけられている。

川崎港における取扱貨物量は、全国的にも上位に位置し、平成29年における港湾統計調査の確定値では、8,497万5千トンで、全国で9番目となっている。また、コンテナ取扱量についても、平成30年のコンテナ取扱貨物量（速報値）では川崎港全体で146,894TEU（公共ふ頭のみでは133,779TEU）で、全国で16番目となっている。

川崎港は石油、鉄鉱石、LNGなどの原材料の輸入と工業製品の輸出を中心に、製造業を支えている。また首都圏へのエネルギー供給に貢献し、京浜工業地帯を支える港として大きな役割を担うとともに、本市経済・産業の発展、雇用の創出などに大きく寄与している。また、川崎港では近年、商業港としての機能強化が図られ、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。

近年の商業港としての発展の中心となっているのが東扇島地区である。同地区は川崎港コンテナターミナルを中心に、流通加工設備等を備えた総合物流センターである「かわさきファズ物流センター」や「東扇島総合物流拠点地区」への進出企業をはじめとした多くの物流施設が立地しており、活発な物流活動が展開されている。

(2) 本件事業について

ア 本件事業の概略

(ア) 計画における本件事業の位置づけ

本市では平成26年11月に港湾計画を改訂し、この中で、東扇島地区において、増加するコンテナ貨物や主要貨物である完成自動車に対応し、コンテナターミナルの拡張用地、コンテナ関連用地及びモータープールやシャーププール等を確保するための掘込部の土地造成計画を位置づけた。港湾計画は、港湾の開発、利用及び保全等に関する計画であり、港湾法第3条の3において港湾管理者が定めなければならないものとされている。港湾計画は、学識経験者、港湾関係者、市議会議員、国の地方行政機関の職員、関係地方公共団体の職員、市職員等で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策定される。

その後、本市は、本市がめざす都市像や基本目標等を定めた「基本構想」、政策の方向性を定めた「基本計画」、平成28年度から平成29年度の具体的な政策の取組内容等を定めた「第1期実施計画」の3層で構成される「川崎市総合計画」を平成28年3月に策定した。本件事業の計画は、政策4-4「臨海部を活性化する」の施策2「広域連携による港湾物流拠点の形成」において、事務事業「埋立地維持・整備事業」として、市民生活を支えるため、廃棄物護岸の適切な維持管理を行うとともに、企業活動の継続性を確保するため埋立地の整備を推進する事業として位置づけられた。

本件事業の実施に当たっては、川崎港の公共ふ頭においては貨物量が大幅に増加する見込みであり、貨物需要に対応した新たなふ頭用地および保管用地を確保し、早急に土地利用を図る必要があるため、令和10年の供用開始をめざし、工事の工程上10年（埋立て7年、基盤整備3年）を要することから、平成30年度に着工することとした。施行主体としては、本埋立てはコンテナ貨物の需要に対応した公共ふ頭用地および保管用地を確保するものであり、本港の港湾管理者である本市が施行主体となる。埋立ての効果としては、川崎港におけるコンテナ貨物の大幅な増加に対応した新たなふ頭用地および保管施設用地を確保し、早期に土地利用を図ることで、既設のふ頭用

地および保管施設用地の不足を解消することができる。また、コンテナ貨物の取扱拠点として、港湾機能を強化することにより、港湾貨物の安定的な輸出入と背後に立地する港湾利用者の安定的な輸送の実現に寄与できる。

(イ) 本件事業の概要

施行主体：本市

埋立区域：川崎区東扇島地先の公有水面

埋立面積：約13.2ヘクタール

埋立用材：建設発生土

埋立土量：約140万立方メートル

概算事業費：約240億円

事業名	種別	概算額	備考
埋立事業	護岸築造工事費	128億円	JR東海負担
	埋立管理費	71億円	
	事務費	1億円	
基盤整備事業		40億円	本市負担
合計		240億円	

(ウ) 本件事業推進に当たっての費用

本件事業においては、逼迫する土地需要に対応するため、早期の土地造成が求められる一方で、埋立用材の安定的な確保と土地造成事業に係る資金調達が課題となっていた。そうした中、本市は、平成29年6月にJR東海から、中央新幹線事業において市内にある中央新幹線梶ヶ谷非常口から搬出される建設発生土の受入に係る要請を受け、本件事業の推進に関して、平成29年8月に覚書を、平成30年3月に基本協定を締結した。

本件事業における概算の総事業費は約240億円となっているが、このうち、護岸築造工事や埋立管理等に係る費用は約200億円であり、JR東海が全額負担するものとして基本協定書で定めている。このことから、本件事業は、地方債により財源を調達して事業を進める一般的な土地造成事業と比較し、本市の財政負担の軽減が図られるスキームとなっている。

埋立竣工後に土地利用を図るために必要な道路や下水等の基盤整備については、費用として約40億円を見込んでおり、本市が負担するものとしている。なお、護岸築造工事や埋立管理等に係る費用と同様に、この基盤整備に係る費用約40億円についても地財法第6条及び同法施行令第46条第7項で定める港湾整備事業で経理するものとしている。つまり、市税収入ではなく港湾整備事業特別会計における施設使用料及び財産貸付収入等をもって基

盤整備を行うものである。このことから、措置請求中の「多額の税金を要する」という主張には根拠がない。

イ 本件事業の必要性

(ア) 東扇島地区全般の土地需要について

東扇島は、首都圏のほぼ中心に位置しており、首都高速湾岸線や横羽線、アクアラインなどの高速道路網及び主要幹線道路により、東京・横浜方面はもとより、房総や北関東方面などへのアクセスに大変便利な場所にある。また、羽田空港にも近く、交通機能の結接点としてのポテンシャルが非常に高く、物流の拠点として大変恵まれた立地環境にある。

本市において、東扇島埋立完了後の昭和55年10月から東地区において第1次倉庫用地分譲を開始したところ、公募した用地面積に対し、募集面積の約2倍の申込みがあった。その後、第2次から第4次倉庫用地分譲及び港湾関連用地分譲を適時行いながら、経岸貨物の獲得に努めてきた。その結果、当初約70社の事業者による倉庫群が形成され、近年においては、西地区の東扇島総合物流拠点地区への事業者進出によりさらにその規模が増している。

東扇島総合物流拠点地区については、平成19年1月に策定した「東扇島総合物流拠点地区形成計画（平成22年6月一部改訂）」に基づき、平成19年と平成22年の2期に分けて、同計画に適合する高機能物流施設の建設と運営を行うことのできる事業者の公募を行った。その結果、第1期地区に4社、第2期地区に5社が進出し、平成25年度末までに、すべての進出企業の事業が開始された。公募を実施した土地の利用方法については、事業用定期借地権の設定による貸付方式を採用している。

また近年、臨港地区においては次々に物流施設、工場等（これらの附帯施設を含む）が建設されており、倉庫用地を含めた高い土地需要が確認できる。過去5年における臨港地区における建築確認の申請件数（建築主事へ提出する前に港湾局で確認したもの・工作物に係る申請を除く）及び延べ面積は次のとおりである。

平成26年	： 33件・延べ面積	約 33, 113㎡
平成27年	： 32件・延べ面積	約109, 371㎡
平成28年	： 34件・延べ面積	約 56, 160㎡
平成29年	： 28件・延べ面積	約312, 187㎡
平成30年	： 31件・延べ面積	約 40, 923㎡

このように、臨港地区並びに東扇島地区については、過去から現在に至るまで旺盛な土地需要があり、措置請求中の「仮に本件事業からでき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あることになる」という主張は根拠がない。

(イ) コンテナ関連用地の需要について

四方を海に囲まれている我が国において、人々の生活や経済活動を支えるため、港湾の果たす役割は極めて大きいものである。我が国における海外と交易している貨物は、トン数ベースで全体の99%以上が海上貿易によるものとなっている。海上輸送のコンテナ化は1950年代に米国で始まり、その後、世界中に広がっていった。我が国もいち早くコンテナに対応した港湾整備を行い、アジアにおけるハブ機能を担うことによって、経済・産業を大きく発展させ、高度経済成長を遂げた。その後、アジア近隣諸国が国家的施策として、大水深・高規格コンテナターミナルを整備するとともに、最新の情報通信技術を活用した効率的なターミナル運営をするなど、ハード・ソフト両面から大胆な港湾政策を展開するようになった。

こうした、アジア諸港の躍進により、日本港湾の国際的地位が低下するなか、国においては、選択と集中の方針の下、スーパー中樞港湾政策を展開し、近年は、北米・欧州基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大し、民間企業等の立地環境を向上させるため、「集貨」、「創貨」、「競争力強化」の3本柱の施策からなる国際コンテナ戦略港湾政策を実施している。現在、川崎港は国際コンテナ戦略港湾の一員として、その特徴や強みを最大限に活かしながら、コンテナ物流機能の充実・強化を図っているところである。

川崎港コンテナターミナルにおけるコンテナ取扱量については、平成26年11月に改訂された港湾計画において、計画における施設整備をすべて行った時点において取扱可能となる貨物量について、40万TEUという推計が算出された。本推計量は、様々な統計データに基づき推計され、学識経験者、港湾関係者等で構成される地方港湾審議会及び交通政策審議会港湾分科会の答申を経て、国土交通大臣の確認のもと適正に算定されたものである。

また、請求人提出の資料4においては、平成25年までの実績値しか記載がないが、近年の川崎港のコンテナ取扱量の伸びは目覚ましく、平成26年以降も大きく貨物量が増加しており、公共ふ頭において平成24年には約3万8千TEUであったコンテナ取扱量について、平成30年には13万4千TEUと約3.5倍に伸びている。

一方、コンテナターミナル用地については、請求人の主張では「港湾計画で必要とされるふ頭用地42ヘクタールのうち35ヘクタールは既設であり」とされているが、港湾計画においては、コンテナターミナル、コンテナターミナルの拡張及びコンテナ関連ふ頭用地は35.7ヘクタールとしており、現在のコンテナターミナル用地は23.8ヘクタールとなっている。また、

船舶が着岸する岸壁については、港湾計画上は次のとおり3バースを整備するとしているものの、現時点で整備されているのは国の直轄工事により整備された水深マイナス14メートルの岸壁431メートルのみとなっている。

【港湾計画（平成26年11月改訂）におけるコンテナ岸壁】

KC1	KC2	KC3
水深-1.4m 延長350m	水深-14m 延長330m	水深-9m 延長170m

こうした中、平成29年3月に官民で構成される川崎港戦略港湾推進協議会においては、現状の港湾能力を踏まえ、令和2年度までに年間貨物取扱量15万TEUを達成するという目標が策定され、当該貨物量に対応できるよう施設整備を実施しているところである。また、コンテナを蔵置する荷さばき地については、平成29年の荷役可能な面積における実際の使用率は約98%に達しており、船舶が着岸する岸壁についても現在、すべての曜日において船舶が着岸している状態となっている。

このように、現在の川崎港コンテナターミナル施設の整備については、貨物取扱量に見合った整備を順次進めている段階であり、施設の稼働状況を鑑みると、措置請求中の「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、3.4ヘクタールの埠頭用地をわざわざ埋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」及び「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」という主張には根拠がない。

今後、増加するコンテナに対しては、施設整備を含めた更なる対応が必要となっている。港湾計画では、増加するコンテナ貨物に対応するため、現在未整備となっている岸壁の整備を行うとともに、現在のコンテナターミナルに加えて、隣接するふ頭用地11.2ヘクタール（5.9ヘクタール及び5.3ヘクタール）をコンテナターミナル拡張用地及びコンテナ関連用地として確保し、必要な施設整備を行うとしている。上記5.3ヘクタールの用地のうち、3.4ヘクタールは本件事業により造成されるものであることから、土地造成が必要となる。

(ウ) 完成自動車用地の需要について

平成29年の川崎港全体の輸出貨物量は、8,639千トンだが、このうち品種別取扱量では完成自動車が最も多く30.8%を占め、公共ふ頭における輸出貨物量の69.2%を占めており、完成自動車輸出が川崎港の強みとなっている。完成自動車のうち新車については、主にスバル車となっているが、株式会社SUBARUは完成自動車の輸出拠点として東扇島に物流セ

ンターを所有しており、同社にとって川崎港は重要な港となっている。川崎港で取り扱う完成自動車はスバル車のみならず、他メーカーの新車や中古自動車もあり、川崎港は日本経済を支える自動車の輸出拠点のひとつとなっている。

川崎港で完成自動車を取り扱うことは、陸運事業者、港運事業者、検数業者、網取業者等の雇用創出効果に加え、荷さばき地の使用料、入港料、岸壁使用料、特別トン税等が市の歳入となり市経済および市財政に大きな経済効果が見込まれる。したがって、川崎港において完成自動車取扱量を増大させることは、請求人の主張するような「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」という結果とはならない。

次に、完成自動車の取扱量について、平成26年11月に改訂された港湾計画では、目標年次である平成30年代後半における完成自動車の取扱貨物量（輸入、輸出、移入及び移出の合計）の設定値を約5,000千トンと推計しており、国内外の経済的要因の影響を受け、短・中期的な変動はあるものの、過去5年間の平均については6,549千トンとなっている。

また、現状においても、川崎港（特に東扇島地区）では完成自動車用地として事業者が長期で専用貸しするための土地に空きが無く、短期で貸付けるための土地も足りない状況となっている。完成自動車を含む輸出入貨物を蔵置する専用荷さばき地については、現在貸出率が100%となっている。なかでも、完成自動車のみを取扱う立体モータープールについては、貸出率は設置以来常に100%となっている。また、暫定利用として貸出しているふ頭用地についても、完成自動車貨物の蔵置場所として利用されている。このことから、請求人の主張する「完成自動車用地について、利用料が増加するかどうかは不透明」という点については根拠がない。

また、前述のとおり本件事業については、費用をJR東海の負担及び特別会計における港湾施設の使用料等により負担するため、措置請求中の「完成自動車用地の為に本件事業を進めることは、JR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」という主張には根拠がない。

なお、請求人の資料5、川崎港での完成自動車輸出量の実績値は、輸出量のほかに、輸入、移入及び移出を含めた数値であることを申し添える。

今後も、川崎港において完成自動車は重要な取扱貨物であり、完成自動車の取扱量を増加させるためには、現状不足するモータープールを増やす必要があるため、本件事業による新たな土地造成が必要となる。

(エ) 倉庫建て替え用地の需要について

川崎港では、多様なロジスティクス機能の集積を活用することで、コンテナバースの利用促進、航路・貨物の誘致を行うこととしており、更なるロジスティクス機能の強化が求められている。港湾計画において、東扇島の土地利用は多様な機能が調和し、連携する質の高い港湾空間を形成するために、物流関連ゾーンと位置づけている。

東扇島には、川崎港コンテナターミナルを中心に、流通加工設備等を備えた総合物流センターである「かわさきファズ物流センター」や「東扇島総合物流拠点地区」への進出企業をはじめとした多くの物流施設が立地しており、活発な物流活動が展開されている。東扇島地区全体の就労者数は約1万1,000人、冷凍冷蔵倉庫群は、日本最大級の冷凍冷蔵倉庫群として形成されており、設備能力は約100万トンに達し、我が国随一の集積を誇っている。

また、既に本市により造成が行われ供用されている川崎港コンテナターミナルの背後地にある東扇島総合物流拠点地区（23ヘクタール）では、立地企業の全てが平成25年度末までに事業を開始し、コンテナ貨物取扱量の増加（6,527TEU／平成30年度実績）をもたらしているほか、約4,500人の雇用を創出、さらには平成30年度に開設された新たな4つのコンテナ定期航路のうちのタイ航路については、直背後の冷凍冷蔵倉庫との相乗効果が見込まれており、本市の経済に多大な貢献をしている。さらに、同地区は貸付収入として年間約10億円を市財政にもたらしている。

このようなことから、東扇島の冷凍冷蔵倉庫群を始めとする倉庫については、本市にとって重要な資産と考えられ、措置請求中の「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」という主張には根拠がない。

倉庫用地の需要については、「(ア) 東扇島地区全般の土地需要について」でも述べたとおり、ここ数年東扇島を含めた臨港地区内で、物流倉庫の新設・建て替えを行っている事業者が複数社いることや、東扇島地区において平成26年3月に物流施設の運営状況に関するアンケート調査を実施した結果のなかでも、今後建物や設備の更新が必要になるとの意見があることから、新たな倉庫の建設や、既存倉庫の建て替えに必要な用地として、引き続き需要があると考えられる。さらに、現在ではアンケート実施から5年が経過していることから、建て替えの必要性が高まっていることが考えられる。

また、倉庫建て替えに際しては、既存施設の敷地内で行うのが原則と考えられるが、現在の立地状況からそれが難しい事業者については地区内から撤

退する可能性が高く、市の資産損失を回避するためにも、できるだけ早期に少しでも大きな土地を物流施設等の建て替え用地として確保する必要があると考えられる。

以上のことから、措置請求中の「倉庫建て替え代替用地について、倉庫業者のために多額の費用をかけて海面埋立て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」という主張は、根拠が乏しいと言わざるを得ない。

ウ 事業決定に至る手続

(ア) 法定計画の位置づけ

港湾計画における東扇島堀込部の位置づけは、平成12年3月の港湾計画改訂において、東扇島における廃棄物処理用地として位置づけられた。その後、平成26年11月の港湾計画改訂において、東扇島堀込部を埋立てることにより、新たに土地を造成する計画を位置づけた。

(イ) 市の総合計画による位置づけ

本件事業は、平成28年3月に発表された総合計画において、事務事業「埋立地維持・整備事業」の事業内容として位置づけられた。

平成30年3月に発表された総合計画第2期実施計画においては、川崎港の物流機能強化に資する港湾関連用地、ふ頭用地を確保するため、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こととして事務事業化され、本件事業の推進が位置づけられた。

(ウ) 庁内調整・議会への報告

本件事業は、平成27年度第16回政策・調整会議において、「東扇島堀込部土地造成事業計画の策定に向けた考え方について」で事業内容を整理し、報告している。政策・調整会議に報告後、平成28年1月に市議会市民委員会へ内容についてあわせて報告している。

平成29年度においては、第6回政策・調整会議において、JR東海からの建設発生土の有効活用に関する覚書を含めて「東扇島堀込部土地造成事業の実施について」で付議し、事業の実施について決定した。決定後は、その内容を8月に市議会環境委員会へ報告した。

(エ) 埋立免許の手続き

本件事業は、これらの手続きを経て、埋立免許の申請に必要な具体的な事項が整理できたことから、平成29年10月に、公有水面埋立法に基づき埋立免許の出願を行った。手続きにおいては、平成29年10月に出願の告示がなされ、出願書類の縦覧も行った。

同法第3条第4項の規定による地元市町村の長である市長の意見は、平成

29年市議会第4回定例会にて議案第150号「公有水面埋立てについて」で提出し、環境委員会での審査を経て、同年12月に「異存ない旨答申したい」が議会で議決された。

その後同法第47条に基づき、平成30年1月に、川崎港港湾管理者から国土交通大臣へ認可について申請を行い、平成30年2月に認可され、平成30年3月に埋立免許を取得し、あわせて告示を行った。

(オ) JR東海との基本協定締結に至る経緯

本事業を推進する上で、埋立用材の安定的な確保と土地造成事業に係る資金調達が課題となっていた。一方、JR東海は、中央新幹線の建設に伴う発生土については、当該事業内での再利用を図る他、関係自治体の協力を得て他の公共事業や民間事業の事業主体と調整を行い、これらの事業での再利用を進めていくとしていることから、平成29年6月、本市に対して、梶ヶ谷非常口から搬出する建設発生土を東扇島堀込部土地造成事業に受け入れることについて、要請した。

本市は、中央新幹線梶ヶ谷非常口から搬出する建設発生土を有効活用することで、土地需要に対応した早期の土地造成を実現することが可能と判断し、JR東海と協力して本事業を推進することとした。

経緯については次のとおりである。

平成29年 6月 JR東海から本市への要請

平成29年 8月 要請に対する本市からJR東海への回答

平成29年 8月 「中央新幹線梶ヶ谷非常口から搬出する建設発生土の東扇島堀込部土地造成事業への有効活用に関する覚書」締結

平成29年10月 公有水面埋立免許出願

平成30年 3月 公有水面埋立免許取得・告示

平成30年 3月 「東扇島堀込部土地造成事業に伴う護岸築造工事及び埋立管理等の施行に関する基本協定書」締結

エ 一般廃棄物処理について

港湾計画における東扇島堀込部の位置づけは、平成12年3月の港湾計画改訂において、東扇島における公共工事で発生する陸上残土（一般廃棄物ではない）を受け入れる廃棄物処理用地として位置づけられた。しかしながら、平成26年11月の港湾計画改訂において、川崎港における廃棄物処理量は、港湾計画の目標年次である平成30年代後半においても、現在供用している浮島2期地区廃棄物処分場で処分可能であると見込まれることから、東扇島堀込部の海面処分用地の位置づけが削除される一方、増加するコンテナ貨物や完成自動

車に対応し、コンテナ関連用地及びモータープールや倉庫用地等を確保するため、東扇島掘込部を埋立てることにより、新たに土地を造成する計画を位置づけた。

なお、浮島2期地区廃棄物処分場の埋立完了時期については、平成29年度川崎市公共事業評価審査委員会（川崎港浮島地区廃棄物海面処分場整備事業）において、2053年度（約34年後）と想定されている。さらに、平成30年度より横浜市改良土プラントの本格利用が再開され、掘削後の埋戻土に建設発生土を品質改良した改良土が利用可能となったことから、更なる埋立完了の延伸が想定される。請求人は「本件埋立てに使われる水面は、今後、川崎市民のゴミの受け入れ先として期待された水面であり」と主張しているが、当該水面は、計画当初から陸上残土（一般廃棄物では無い）を受け入れる廃棄物処理用地として位置づけられており、「JR東海の建設残土の受け入れに使ってしまうと、川崎市は将来的に困難をきたすことになる」という主張についても、同処分場の埋立完了が2053年度以降さらなる延伸が想定されるため、根拠がない。このことから、措置請求中の、「貴重な埋立可能な水面を失う」という主張には根拠がない。

オ 本件事業による市経済への貢献

川崎港で取扱っているコンテナ貨物は、家具装備品、製造食品、日用品などであり、市民生活に関わる様々なものを取扱っており、完成自動車については、川崎港が東日本における完成自動車の一大輸出拠点であることから、我が国の基幹産業である自動車関連貨物の利用拡大に取り組むことは重要なことであると認識している。

また、東扇島には数多くの物流施設が立地し、特に冷凍冷蔵倉庫については、国内有数の集積地となっており、東扇島は、物流の拠点として市民のみならず首都圏の人々の生活を支えている。老朽化傾向にある物流施設を建て替えるための代替用地を確保することは、こうした首都圏に近接した物流拠点を持続的に機能させることに資するものであり、雇用も含めて人々の生活を支えるという観点から大変重要なことである。

なお、本件事業は、港湾整備事業特別会計で経理しており、土地造成後の土地利用においても同会計で経理する予定で、港湾施設の使用料等の歳入により、その後の施設整備や管理運営を行っていく。港湾整備事業特別会計では、令和元年度（平成31年度）予算において約5億5千万円の一般会計への繰出し金が計上され、様々な施策の財源となっている。この繰出し金の多くが、東扇島総合物流拠点地区における財産貸付収入から拠出されており、同貸付収入は年間約10億円、平成30年度までの累計額は100億円を超えている。

このように、本件事業を推進し、土地利用を図っていくことは、本市にとっても利益のある公共性の高い事業であることから、措置請求中、「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に欠く」という主張は当たらない。

(3) まとめ

ア 該当工事の必要性

請求人から措置請求のあった工事請負契約及び委託契約については、本件事業を推進するために、いずれも必要な事業である。

本件事業は法定計画である港湾計画に位置づけられた事業で、増加するコンテナ貨物や完成自動車に対応し、コンテナ関連用地及びモータープールや倉庫用地等を確保するため、必要な事業である。

東扇島での土地需要は現在も旺盛であり、今後も更なる土地需要が見込まれる。

本件事業については、JR東海との協定書に基づき、埋立事業費をJR東海が負担することとなっており、差し止め請求があった工事の費用についても、本市の歳出負担とはなるが、同額がJR東海から本市に支払われるため、現時点において本市に実質的損害は生じていない。

埋立終了後に土地利用を図る場合においては、本市負担により基盤整備工事が必要となるが、基盤整備後の本市にもたらされる経済効果や市歳入を考慮すると、本市に収益をもたらす可能性が極めて高い事業である。

以上のことから、本件事業は適正な投資であり、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き

本件契約は、本件事業の必要性について、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」という主張に理由はない。

また、予算執行手続きについては、本市契約条例等の規定に基づき工事請負契約は市議会の議決を経て、それ以外は同条例等の規定により契約を締結したものである。すでに支出済の金額についても、契約書の定めに従い、本市も適正に履行がなされていることを検査確認したうえで、適正な手続きを経て支払いを行ったものであり、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、市に損害も発生しておらず、すべての手続きは、法第2条第14項及び地財法第4条第1項に則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。

ウ 以上、述べてきたように、本件事業は必要な整備であり、法第2条第14項、地財法第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 事実関係の確認等

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

(1) 本件事業をめぐる取組経過

ア 東扇島堀込部の位置づけ

平成12年3月の港湾計画改訂により、東扇島堀込部は、陸上残土を処分するための廃棄物処理用地として位置づけられた。これについては、東扇島地区における新たな施設整備に伴い、それまで考慮されていなかった陸上残土等の発生が見込まれ、当時整備が進められていた浮島2期地区廃棄物処分場のみでは、整備工程との関係上、目標年次内に廃棄物の処理が困難となる時期が発生することや、東扇島地区で発生する残土は、環境面、コスト面から地区内での処分が有利であることが理由とされている。

その後、平成26年11月に港湾計画が改訂され、廃棄物のリサイクル化や減量化の推進により廃棄物処理量が減少したことを踏まえ、平成30年代後半においても、浮島2期地区廃棄物処分場での処分が可能と判断されたことから、東扇島堀込部の廃棄物処理用地としての位置づけは削除された。一方、増加するコンテナ貨物や自動車関連貨物に対応するため、コンテナ関連用地及び完成自動車保管用地の拡張等を図ることとし、浚渫土及び建設発生土等を有効活用した東扇島堀込部の土地造成が計画された。

「川崎港港湾計画資料(その1)」によれば、土地造成に係る土地利用の区分別面積は、主にコンテナターミナルやコンテナ関連用地として活用するためのふ頭用地が11.2ヘクタール(うち造成3.4ヘクタール)、主にモータープール等として活用するための港湾関連用地が11.2ヘクタール(うち造成9.1ヘクタール)で、合計22.4ヘクタール(うち造成12.5ヘクタール)とされている。

イ 本件事業の課題等

平成28年1月、本件事業計画の策定に向けた考え方が政策・調整会議で確認され、同月の市議会市民委員会に報告された。同委員会資料によれば、平成26年11月の港湾計画改訂時と異なる点として、現状・課題において、コンテナ関連用地及び完成自動車保管用地の拡張に加え、冷凍冷蔵倉庫の老朽化や

倉庫事業者の建て替え・設備更新需要を踏まえた倉庫建て替え代替用地の確保が挙げられている。

さらに、約240億円という概算事業費が明記されたが、資金計画を検討する上での課題として、港湾事業は国直轄事業や補助事業として実施することが通例であるところ、護岸整備及び用地造成はその対象とならないこと、また、埋立てによる土地造成事業は主に地方債により事業資金を調達して事業を実施し、造成地の分譲による売却収入等により地方債の償還を行うことが通例であるところ、売却面積が狭いため売却益が少なく、基金や一般会計からの繰入れが必要となることが挙げられた。

こうしたことから、今後の方向性として、資金調達は財政状況や事業効果等のバランスを勘案しながら、一般会計に負担をかけずに短期間で土地造成を完了させる新たな資金計画スキームを検討することとし、事業費に係る費用を埋立用材の受入料金に転化し、その調達資金をもって土地造成等を行うこととされ、具体的な資金調達方法や埋立用材の安定確保について、調整が必要な課題とされた。

また、同年3月には総合計画が策定され、本件事業は、実施計画における事務事業「埋立地維持・整備事業」の取組の一つとして位置づけられた。

ウ JR東海からの建設発生土の受入要請等

JR東海による中央新幹線事業は、平成26年10月に国土交通大臣の認可を受け着手された。JR東海がとりまとめた「中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価書（神奈川県）」によれば、中央新幹線の建設に伴う発生土は、同事業内での再利用のほか、他の公共事業等での有効活用に努めるとされ、また、市内の通過延長約16キロメートルは、すべて大深度地下トンネルで計画されており、経由する中原区、宮前区及び麻生区のうち計5か所が非常口の計画地とされている。

このうち、宮前区の梶ヶ谷非常口から搬出される建設発生土について、同評価書には「鉄道貨物を活用し臨海部等へ運搬することで大気質、地域交通等への影響を低減する」との記載があり、建設発生土の運搬が臨海部に与える影響等を調査し、適切な運搬方法を検討することを目的に、同年12月、JR東海は市に調査協力を依頼し、同月、両者間で「川崎市臨海部における調査に関する基本協定書」が締結された。なお、調査の実施主体は市であるが、調査費用約1,900万円はJR東海が全額を負担した。同協定書に基づき、平成28年3月、市がJR東海に調査内容の最終報告を行い、JR東海は調査結果を参考に、建設発生土の適切な運搬方法を検討することとなった。

平成29年6月、JR東海は建設発生土の受入れを市に要請した。市は埋立

用材となる建設発生土を安定的に確保できると考え、受入れに必要となる建設費等の応分負担を条件に建設発生土を受け入れることとし、同年8月の政策・調整会議で本件事業の実施が決定された。同月、両者の間で「中央新幹線梶ヶ谷非常口から搬出する建設発生土の東扇島堀込部土地造成事業への有効活用に関する覚書」が締結され、主に建設発生土の品質確保や、役割分担及び費用負担について定められた。これにより、積出地までの運搬及び積出地から受入地までの運搬搬入はJR東海が行い、護岸築造工事及び埋立管理等は市が行うこととされ、護岸築造工事及び埋立管理等の費用約200億円はJR東海が負担し、埋立竣工後の基盤整備費用は市が負担することとされた。基盤整備費用の金額については同覚書に記載がないが、前述の政策・調整会議資料において、約40億円とされている。

上記市とJR東海とのやりとり、本件事業の実施決定については、いずれも市議会環境委員会において報告されている。

また、市の説明によれば、前述の基盤整備費用については、地方債により資金を調達し、本件事業の土地利用収入により地方債を償還することが想定されており、一定の条件下で試算した場合、賃料・使用料として年間約3億円の収入が見込まれるとされている。

エ 本件事業の推進

平成29年10月、港湾計画の軽易な変更が行われ、本件事業における浚渫土等の有効活用は削除され、係る埋立用材は建設発生土のみとされた。なお、市の説明によれば、この際、埋立護岸の法線を既設の岸壁の法線に揃えたこと等に伴い、本件事業に係る土地利用面積は20.6ヘクタール（うち造成13.1ヘクタール）に変更され、その内訳は、ふ頭用地が5.3ヘクタール（うち造成3.4ヘクタール）、港湾関連用地が15.3ヘクタール（うち造成9.7ヘクタール）とされた。

平成30年3月、市は、本件事業に必要となる公有水面埋立の免許を取得した（取得に至る経過は後述）。この点について、市の説明によれば、国土交通省からの口頭指導により、港湾計画における面積は護岸の前面の線で算出するのに対し、埋立免許における面積は護岸法線を用いて算出するものとされ、これにより、本件事業に係る土地造成面積は0.1ヘクタール増加し、13.2ヘクタール（うち港湾関連用地が9.8ヘクタール）とされた。

同月には、本件事業費が計上された平成30年度予算が市議会で可決されたほか、総合計画第2期実施計画が策定され、本件事業は事務事業として位置づけられた。さらに、覚書に基づいた「東扇島堀込部土地造成事業に伴う護岸築造工事及び埋立管理等の施行に関する基本協定書」が市とJR東海との間で締

結された。同協定書では主に、発生土の運搬及び搬入について新たに定められたほか、JR東海が負担する費用について内訳が明記されるとともに、概算金額は19,987,920千円とされた。なお、同協定書については、翌4月の市議会環境委員会において報告されている。

この後、平成30年6月から平成31年4月の間に、順次、請求人が「第1請求の要旨」に掲げた工事請負契約及び委託契約が締結されたほか、平成31年3月には、本件事業費が計上された令和元年度（平成31年度）予算が市議会で可決された。

上記各契約の支払状況等及びJR東海からの収入状況については、別紙1に掲げたとおりであり、実質的にJR東海がその費用を全額負担している。

(2) 川崎港の現況等

港湾計画において、川崎港は、東京港・横浜港との役割分担の下、今後増大するアジア貨物の取扱いを担うこととされ、目標年次である平成30年代後半において、約40万TEUのコンテナ貨物取扱量が見込まれている。

「川崎港統計年報」によれば、平成26年11月の港湾計画改訂後の公共ふ頭におけるコンテナ貨物取扱量は、平成26年の67,812TEUから、平成27年は94,269TEU、平成28年は100,772TEU、平成29年は118,736TEU、平成30年（速報値）は133,779TEUと毎年増加している。

一方、主要品目である完成自動車の取扱貨物量は、平成26年の7,156千トンから、平成27年は6,946千トン、平成28年は6,104千トン、平成29年は5,044千トン、平成30年（速報値）は4,754千トンと毎年減少している。特に平成29年の落ち込みが大きい。平成30年第2回市議会定例会における港湾局長答弁によれば、「昨年度、立体モータープールの解体工事の影響により自動車の保管場所が不足したことから輸出量が減少したが、現在は回復傾向にある」とされている。なお、港湾計画の目標年次における完成自動車の取扱貨物量は5,044千トンと見込まれている。

(3) 本件事業に係る市における手続

ア 法定手続

(ア) 港湾計画

港湾計画は、港湾法第3条の3において「港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する地域の保全に関する政令で定める事項に関する計画」と規定された法定計画であり、川崎港においては、港湾管理者である市に策定が義務づけられている。

港湾計画を変更する場合は、学識経験者、港湾関係者、市議会議員、国の

地方行政機関の職員、関係地方公共団体の職員及び市職員で構成される川崎港港湾審議会の意見を聴いた上で、変更した計画を国土交通大臣に提出し、国土交通大臣は自身の諮問機関である交通政策審議会の意見を聴くこととされている。なお、軽易な変更の場合には、変更した計画を国土交通大臣に送付することとされている。

本件事業に関しては、平成12年3月と平成26年11月に計画が変更(改訂)され、平成29年10月には軽易な変更が行われている。

(イ) 公有水面埋立の免許

川崎港において公有水面の埋立てを行う場合、公有水面埋立法及び港湾法に基づき、市は出願人として、港湾管理者としての市に出願し、港湾管理者である市は、市議会の議決を経た地元市長の意見を聴取した上で、国土交通大臣の認可を受け、出願人である市に免許を与えることとなる。

本件事業において、市は、平成29年10月に出願し、同年12月に市議会の議決を経て、平成30年2月に国土交通大臣の認可を受け、同年3月に免許を取得している。

(ウ) 関係法令等

本件事業に係る法令等は、別紙2に掲げたとおりである。

イ 庁内における検討・決定

(ア) 政策・調整会議への付議

市には、市政の基本方針及び重要施策について審議決定するとともに、各部門間における重要事業の調整等を行い、行政の総合的かつ計画的な推進を図るため、政策・調整会議が設置されている。

平成28年1月の平成27年度第16回政策・調整会議では、本件事業計画の策定に向けた考え方が報告事項として付議され、方向性が確認された。

また、平成29年8月の平成29年度第6回政策・調整会議では、本件事業の実施について決定事項として付議され、実施が決定された。

(イ) 総合計画における位置づけ

平成28年3月に策定された総合計画(実施計画)において、政策4-4「臨海部を活性化する」の施策2「広域連携による港湾物流拠点の形成」のうち、事務事業「埋立地維持・整備事業」の中に本件事業が位置づけられ、東扇島堀込部の土地造成に向けた調査・設計及び事業計画の策定等が盛り込まれた。

また、平成30年3月に策定された第2期実施計画においては、同施策下の事務事業として本件事業が位置づけられ、護岸築造や埋立設備整備の推進等が盛り込まれた。

ウ 市議会における議決

(ア) 公有水面埋立法第3条に基づく地元市長の意見

平成29年第4回市議会定例会に、議案第150号「公有水面埋立てについて」が提出された。市議会提出資料によれば、埋立てに関する工事に要する費用として、計19,984,330千円が計上され、資金調達方法として、中央新幹線梶ヶ谷非常口から搬出する建設発生土を埋立用材として受入れ、受入れに必要となる上記費用については、JR東海の負担とし、埋立免許取得後にJR東海と基本協定を締結予定である旨が記載されている。本議案は「異存ない旨答申したい」とする原案が、市議会環境委員会での審査を経て、本会議で可決された。

(イ) 平成30年度予算及び令和元年度（平成31年度）予算

本件事業費が計上された予算については、平成30年第1回市議会定例会に議案第42号「平成30年度川崎市港湾整備事業特別会計予算」が、平成31年第1回市議会定例会に議案第44号「平成31年度川崎市港湾整備事業特別会計予算」が提出され、いずれも原案どおり可決された。

(ウ) 本件事業に伴う工事請負契約

川崎市契約条例第5条により、予定価格が6億円以上の工事の契約は、市議会の議決を要することとされており、請求人が「第1 請求の要旨」に掲げた5件の工事請負契約は、すべてその対象となるため、別紙1のとおり市議会に議案が提出され、いずれも原案どおり可決された。

なお、別紙1記載の工事請負契約のうち、No.1からNo.4については、各種事情により契約額の増額又は減額を行うため、法第180条第1項の規定に基づき、平成31年3月19日付けで市長の専決処分により変更契約が締結され、同条第2項の規定に基づき、令和元年第3回市議会定例会において報告されている。また、No.1の工事請負契約については、令和元年6月25日付けで再度変更契約が締結されており、今後、市議会に報告される予定である。

4 監査委員の判断

(1) 本件措置請求の趣旨及び判断基準について

本件措置請求は、本件事業が必要のない事業であり、不必要なものに公金を支出するものであって、法第2条第14項、地財法第4条第1項及び第8条の財務会計諸法規に反して違法かつ不当であるとし、市長及び関係職員に対し、本件事業に伴う工事請負契約及び委託契約計9件の代金の支払いを行わないよう勧告することを求め、仮に、各契約代金の支払いが既に執行されている場合は、市長に

対し、各契約相手及び関係職員に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。

ところで、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ものでなければ、直ちに当該契約の締結が法第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）等参照）。

そして、上記の長に広範な裁量権を与えた趣旨からすると、長の判断の基礎とされた重要な事実が誤認があること等により同判断が全く事実の基礎を欠くものと認められる場合、又は、事実に対する評価が明白に合理性を欠くこと等により長の判断が社会通念に照らして著しく妥当性を欠くことが明らかであるものと認められる場合に限り、長の判断が上記の裁量権を逸脱又は濫用するものであると認めるのが相当である（最高裁昭和53年10月4日大法廷判決（昭和50年（行ツ）第120号）参照）。

そこで、本件事業を実施決定し、請求人が主張する各工事請負契約及び各委託契約の費用を支出した市長の行為につき、市長の判断の基礎とされた重要な事実が誤認があること等により同判断が全く事実の基礎を欠いているか否か、又は、事実に対する評価が明白に合理性を欠くこと等により同判断が社会通念に照らして著しく妥当性を欠くことが明らかであるか否かについて検討し、上記裁量権を逸脱又は濫用するものと認められるかについて、以下、検討する。

（2）本件事業実施決定の妥当性の有無

ア 市は、本件事業の必要性として、コンテナ関連用地及び完成自動車保管用地の拡張、倉庫建て替え代替用地の確保という3つの必要性を挙げているが、請求人はいずれの必要性も否定している。

そこで検討するに、前記3の事実関係によれば、港湾計画で定められた目標年次におけるコンテナ貨物取扱量は、港湾法第3条に基づき、川崎港港湾審議会や交通政策審議会での審議を経て適正に設定されていることに加え、直近のコンテナ貨物取扱量は当該設定値に及ばないが、近年の増加傾向を踏まえれば、設定値に達する可能性があること自体は否定できない。

また、完成自動車の取扱貨物量は、近年減少傾向にあるものの、平成28年までの取扱貨物量は、港湾計画目標年次における設定値を上回って推移しており、直近の動向については回復傾向にあるとされている。完成自動車を含む輸

出入貨物を蔵置する専用荷さばき地や、完成自動車のみを取扱う立体モータープールの貸出率が100%であることを踏まえれば、今後も一定の需要増が見込まれることも否めない。

倉庫建て替え代替用地の必要性については、国土交通省の「交通政策審議会第58回港湾分科会資料2-1」によれば、京浜港における川崎港の機能として、冷凍冷蔵倉庫を含めた豊富な倉庫群の集積を活用し、今後増大するアジアの輸入貨物の取扱拠点を担うことが求められているところ、将来の国道357号多摩川トンネルや臨港道路東扇島水江町線の供用開始等も予定されており、更なる物流機能の集積が想定されているところである。

したがって、いずれにおいても請求人が主張するような埋立てが不必要であるという理由には結びつかず、上記必要性を踏まえ本件事業の実施を決定し、上記各契約の費用を支出した行為につき、市長の判断の基礎とされた重要な事実誤認があるとか、同判断が社会通念に照らし著しく妥当性を欠くことが明らかとは認められない。

イ 次に、請求人は、本件事業の必要性以外の問題点として、多額の税金を要すること、貴重な埋立可能な水面を失うこと、JR東海に便宜を図るだけで市民に利益はなく公平性を欠くこと、市が活用困難な土地を抱える旨を主張している。

そこで検討するに、前記3の事実関係によれば、市は、JR東海から建設発生土を受け入れることで、本件事業に係る資金調達や埋立用材の安定確保という課題を解消し、総事業費約240億円のうち約200億円がJR東海により負担されることは、市にとっても大きなメリットがあることは否定できない。加えて、請求人が「第1 請求の要旨」に掲げた工事請負契約及び委託契約は、すべてJR東海が費用を負担するとされ、別紙1のとおり、既に各契約額の合計を上回る金額がJR東海から納入されていることを踏まえれば、上記各契約に関する市の負担は生じていない。

なお、付言するに、本件事業に関する埋立竣工後の基盤整備費約40億円は、JR東海の負担の対象ではないが、本件事業の土地利用収入により、資金調達に活用した地方債を償還することが想定されており、一定の条件下で試算した場合、賃料・使用料として年間約3億円の収入が見込まれることを考慮すれば、資金計画についても、一応の合理的な根拠が認められる。

また、請求人の上記主張と異なり、東扇島堀込部は当初から一般廃棄物の処理用地としては位置づけられておらず、さらに、浮島2期地区廃棄物処分場の埋立完了について、2053年度以降更なる延伸も想定されることを踏まえると、貴重な埋立可能な水面を失うという請求人の主張にも理由はなく、前記ア

のとおり、本件事業には一定の需要が見込まれるため、市が活用困難な土地を抱えるという請求人の主張に理由があるとは言えない。

(3) 結論

以上のとおり、本件事業の実施を決定し、別紙1の工事請負契約及び委託契約の費用を支出した市長の判断について、その基礎とされた重要な事実を誤認があるとか、社会通念に照らして著しく妥当性を欠くことが明らかであるとは言えず、上記裁量権の逸脱又は濫用があるとは認められないから、請求人の主張はいずれも採用できない。

よって、本件措置請求は、これを棄却する。

※ 請求書本文については、請求人（個人）の住所を省略したほか、おおむね提出された原文に従って記載した。

※ 本文中、提出された資料は添付を省略した。

本件措置請求の対象となる工事請負契約及び委託契約の支払状況等

令和元年7月25日現在

(単位：円)

No	件名 (契約先)	契約締結日 (変更契約締結日)	契約額(※)		市議会への 議案提出
			支払済額		
1	東扇島堀込部地盤改良その1工事 (東洋・あおみ・不動テトラ共同企業体)	H30. 6. 27 (H31. 3. 19) (R1. 6. 25)	1, 887, 574, 320		平成30年 第2回定例会 議案第96号
			1, 887, 574, 320		
2	東扇島堀込部地盤改良その2工事 (東亜・みらい・本間共同企業体)	H30. 6. 27 (H31. 3. 19)	1, 974, 501, 360		平成30年 第2回定例会 議案第97号
			1, 974, 501, 360		
3	東扇島堀込部井筒式護岸築造その1工事 (東亜・みらい共同企業体)	H30. 10. 19 (H31. 3. 19)	1, 381, 750, 920		平成30年 第3回定例会 議案第117号
			829, 050, 552		
4	東扇島堀込部井筒式護岸築造その2工事 (東洋・不動テトラ共同企業体)	H30. 12. 18 (H31. 3. 19)	844, 793, 280		平成30年 第4回定例会 議案第171号
			431, 777, 312		
5	東扇島堀込部ケーソン製作その1工事 (JFEエンジニアリング株式会社)	H30. 12. 18	1, 692, 360, 000		平成30年 第4回定例会 議案第172号
			601, 722, 000		
6	平成30年度東扇島堀込部工事安全管理委託 (東亜建設工業株式会社横浜支店)	H30. 6. 1 (H30. 9. 26) (H31. 3. 18)	368, 643, 960		/
			368, 643, 960		
7	東扇島堀込部船舶安全管理委託 (東亜建設工業株式会社横浜支店)	H30. 12. 17	12, 355, 544		
			12, 355, 544		
8	東扇島堀込部埋立設備製作・設置工事基本設計業務委託 (ポートコンサルタント株式会社)	H30. 12. 12	6, 073, 056		
			6, 073, 056		
9	平成31年度東扇島堀込部工事安全管理委託 (東亜建設工業株式会社横浜支店)	H31. 4. 1	640, 200, 000		
			0		
合 計			8, 808, 252, 440		
合 計			6, 111, 698, 104		

(※) No.1～No.4及びNo.6は変更後の契約額を記載し、No.7は単価契約のため実績額を記載した。

JR東海からの本件事業に係る経費の収入状況

令和元年7月25日現在

(単位：円)

No	件名	収納日	納入金額
1	東扇島堀込部建設負担金収入	H30. 5. 31	12, 666, 260, 000
2	東扇島堀込部建設負担金収入	R1. 5. 31	1, 888, 120, 000
合 計			14, 554, 380, 000

本件事業に係る法令等（本件措置請求に関連する部分のみ）

1 港湾法（昭和25年法律第218号）（抜粋）

（港湾計画）

- 第3条の3 国際戦略港湾、国際拠点港湾又は重要港湾の港湾管理者は、港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する地域の保全に関する政令で定める事項に関する計画（以下「港湾計画」という。）を定めなければならない。
- 2 港湾計画は、基本方針に適合し、かつ、港湾の取扱可能貨物量その他の能力に関する事項、港湾の能力に応ずる港湾施設の規模及び配置に関する事項、港湾の環境の整備及び保全に関する事項、港湾の効率的な運営に関する事項その他の基本的な事項に関する国土交通省令で定める基準に適合したものでなければならない。
- 3 国際戦略港湾、国際拠点港湾又は重要港湾の港湾管理者は、港湾計画を定め、又は変更しようとするときは、地方港湾審議会の意見を聴かななければならない。
- 4 国際戦略港湾、国際拠点港湾又は重要港湾の港湾管理者は、港湾計画を定め、又は変更したとき（国土交通省令で定める軽易な変更をしたときを除く。）は、遅滞なく、当該港湾計画を国土交通大臣に提出しなければならない。
- 5 国土交通大臣は、前項の規定により提出された港湾計画について、交通政策審議会の意見を聴かななければならない。
- 6 国土交通大臣は、第4項の規定により提出された港湾計画が、基本方針又は第二項の国土交通省令で定める基準に適合していないと認めるとき、その他当該港湾の開発、利用又は保全上著しく不相当であると認めるときは、当該港湾管理者に対し、これを変更すべきことを求めることができる。
- 7 国土交通大臣は、第四項の規定により提出された港湾計画について前項の規定による措置を執る必要がないと認めるときは、その旨を当該港湾管理者に通知しなければならない。
- 8 国際戦略港湾、国際拠点港湾又は重要港湾の港湾管理者は、港湾計画について第4項の国土交通省令で定める軽易な変更をしたときは、遅滞なく、当該港湾計画を国土交通大臣に送付しなければならない。
- 9 国際戦略港湾、国際拠点港湾又は重要港湾の港湾管理者は、第7項の規定による通知を受けたとき又は港湾計画について第四項の国土交通省令で定める軽易な変更をしたときは、遅滞なく、国土交通省令で定めるところにより、当該港湾計画の概要を公示しなければならない。
- 10 地方港湾の港湾管理者は、港湾計画を定め、又は変更したときは、遅滞なく、国土交通省令で定めるところにより、当該港湾計画の概要を公示しなければならない。

（他の法令との関係）

第58条（略）

- 2 公有水面埋立法の規定による都道府県知事（地方自治法第252条の19第1項の指定都市の区域内にあつては、当該指定都市の長。以下この項において同じ。）の職権は、港湾区域内又は港湾区域内の公有水面の埋立てに係る埋立地については港湾管理者（河川区域内における港湾区域内又は港湾区域内の公有水面の埋立てに係る埋立地については都道府県知事及び港湾管理者）が行う。

2 公有水面埋立法（大正10年法律第57号）（抜粋）

（免許）

第2条 埋立ヲ為サムトスル者ハ都道府県知事（地方自治法（昭和22年法律第67号）第252条の19第1項ノ指定都市ノ区域内ニ於テハ当該指定都市ノ長以下同ジ）ノ免許ヲ受クヘシ

（書面等の縦覧及び意見の徴取）

第3条 都道府県知事ハ埋立ノ免許ノ出願アリタルトキハ遅滞ナク其ノ事件ノ要領ヲ告示スルトトモニ前条第2項各号ニ掲グル事項ヲ記載シタル書面及関係図書ヲ其ノ告示ノ日ヨリ起算シ3週間公衆ノ縦覧ニ供シ且期限ヲ定メテ地元市町村長ノ意見ヲ徴スベシ但シ其ノ出願ガ却下セラルベキモノナルトキハ此ノ限ニ在ラズ

2～3 （略）

4 市町村長第1項ノ規定ニ依リ意見ヲ述ベムトスルトキハ議会ノ議決ヲ経ルコトヲ要ス

（主務大臣の認可事項）

第32条 左ニ掲グル埋立ノ免許ニ付テハ都道府県知事ハ国土交通大臣ノ認可ヲ受クヘシ

（1）国土交通大臣ガ甲号港湾トシテ指定スル港湾ノ埋立ノ免許及乙号港湾トシテ指定スル港湾ノ埋立ニシテ其ノ港湾ノ利用ニ著シク影響ヲ及ボスノ虞アルモノノ免許但シ港湾施設（港湾法第2条第5項第2号、第3号、第4号（道路及橋りようニ限ル）及第6号ニ掲グルモノニ限ル）ノ建設又ハ改良ヲ目的トスル埋立ニシテ当該港湾施設ニ係ル国ノ補助金又ハ負担金ノ交付ノ決定其ノ他国土交通省令ヲ以テ定ムル国ノ支援ガナサレタルモノニ付テハ此ノ限ニ在ラズ

3 公有水面埋立法施行令第32条第1号の甲号港湾及び乙号港湾を指定する告示（平成2年運輸省告示第164号）（抜粋）

公有水面埋立法施行令第32条第1号の規定に基づき、甲号港湾及び乙号港湾を別表第1のように定める。これらの港湾の区域は、別表第2に定めるものを除くほか、港湾法（昭和25年法律第218号）第2条第3項に規定する港湾区域又は同法第56条第1項の規定により都道府県知事が公告した水域とする。

別表第1

都道府県	甲号港湾	乙号港湾
神奈川県	川崎 横浜	（略）