

⑦ 自衛隊への名簿提出、自衛官の募集業務は、中止する。中・高校生の自衛隊勧誘の協力は行わない。また、学校への自衛官募集のポスターの掲示も行わない。

⑧ 退職した自衛官の役職者採用は中止する。

⑨ 市立中学校での「総合的な学習の時間」などを利用した自衛隊への体験入隊や職場体験学習は、働きかけてくる自衛隊出張所側の目的としても、また、内容的にも自衛官募集業務の一環として行われており、今後、行わないように学校に徹底する。

9 原爆症認定制度の抜本的改善を求めた原爆症認定集団訴訟（新しい審査の方針）改定、2013年12月以降）では、結審した地裁92件中52件で原告側勝訴（2023年7月現在）しています。その間、2度にわたり認定審査方針の見直しを行いましたが、被爆の実態にも司法の判断にも、みあったものになっていません。

① 「原爆被爆者援護条例」を制定し援護事業を充実させる。
② 被爆者の健康被害と生活難の対策をより充実させる。

第十四章 不要不急の大規模事業を中止し、政令市トップの財政力を

市民の福祉・暮らしに使う市政に

不要不急の大規模事業の総事業費

2022年度決算では、臨海部の大規模事業には、臨港道路東扇島水江町線整備59億円、コンテナターミナル整備事業9億円、東扇島堀込部土地造成事業は10億円増の11億円など不要不急の事業に約80億円が支出されています。さらに臨海部から撤退縮小する企業に奨励金を出す臨海部投資促進事業やJFE高炉休止による大規模土地利用推進の取組も始まりました。不要不急の大規模事業としては川崎縦貫道路整備事業費の決算も支出されています。さらに23年度予算では、JFE高炉休止による大規模土地利用推進の取組も始まりました。福祉・くらしの支出は削減され、喫緊の課題である物価高騰対策の市独自支出が、ほとんどない中で臨海部の大規模事業には大きな支出を振り向けています。

JFE高炉休止に伴う土地利用方針案・事業費2兆円、市費負担2000億円

この方針案は、約400haのJFE跡地利用のために、水素供給拠点として港湾整備、扇島へのアクセス道路整備など2050年までに整備を進めるものです。先行して、扇島の一部を水素の供給拠点とし、大水深バースを整備するなど28年度利用開始し、2050年度までに官民合わせた事業費は2兆600億円、市は2050億円を負担するとしています。市負担額2000億円のほとんどが道路と港湾の事業費で、扇島へのアクセス道路、輸入水素を受け入れるための大水深バースを整備するとしています。

道路・港湾の必要性の根拠なし

6月議会では、扇島へのアクセス道路、大水深バースの必要性の根拠について、東扇島の例を出して質疑しました。東扇島の臨港道路、コンテナバース事業の必要性については、当初、コンテナ取扱量40万TEUを理由にしていたが下方修正され、この間の取扱量の実績でも17万TEU、14万TEUと減少しており、とても必要だという根拠にはなっていない。「緊急物資輸送ルートの多重化」という理由についても、震災時、この橋を渡って石油コンビナートが集積し、浸水地域である水江町を通るということは、かえって危険であり、避難路とすべきではなく、事業の必要性の根拠にはまったくありません。扇島についても、構想に挙げている施設や企業が来るかどうか、わからないもとので、同じようなことが起こる懸念があります。

「税源培養」の根拠―2000億円投資しても実質の税収増は年11億円

これら事業は、もともとJFEが撤退した跡地を市が支援して跡地利用の促進を手助けするものです。本来、一企業の跡地はその企業自身が責任をもって自己資金で行うのが筋です。「なぜ、JFE、一企業の跡地の後始末をするために、2000億円もの市民の税金を使うのか」との質問に対して、「税収の確保」、「市民生活を支えるため」という答弁でした。しかし、JFEが撤退することにより、そこで働く4000人の労働者の雇用、中小企業の経営を危機に陥れ、市にとっても雇用、税収の面でも多大な損失になりかねません。その企業に対して市は、投資促進の奨励金を払い、さらに跡地への企業誘致のために2000億円もの税金をつぎ込もうとしているのです。

「税収の確保」について、市は、年間140億円の税収増を見込んでいるということですが、そのうち129億円

は固定資産税・都市計画税です。これは誰が土地や建物を所有しているように市に入ってくる税金なので、実質の税金は年11億円です。これでは、2000億円を投資しても回収するのに、180年かかります。

いすゞ撤退跡地（キングスカイフロント）―税源培養、経済波及効果もなし

これと同じような事例がキングスカイフロントです。JFEと同じようにいすゞ自動車の撤退した跡地利用として、市はキングスカイフロントを整備しました。市はその経済波及効果について、個人・法人税収、固定資産税収など10年間で120億円を見込んでいましたが、固定資産税や建設時の効果額を除くと、経常的に市にはいつても税金増は年間2・2億円です。一方、川崎市はこれまでに、土地の購入、羽田連絡道路の市負担分、「神奈川口構想」の利子負担分など合計180億円もの税金を投入しています。税金増が年間2・2億円あったとしても、市が投入した180億円の税金を回収するのに80年以上かかります。「雇用が増えていく」という答弁もありました。

しかし、実際、この5年間で、臨海部のある川崎区の法人市民税は9億円減少し、10年間で製造業の事業所数は1／3減少、従業員数も1321人減少しています。「研究開発拠点として成果を上げている」という答弁もありましたが、それら先端産業の成果が、製品実用化につながったのは、わずか3件。そのうち市内の中小企業の仕事につながった事例は、わずか2件でした。このように税源培養も、市内企業への経済波及効果も全く表れていないのが実態です。JFEの土地利用整備をする前に、東扇島の大規模事業の見直し・検証とキングスカイフロントでの経済波及効果の検証をやるべきです

22年度決算―財政力は政令市トップ

2022年度一般会計決算では、歳入は前年度比100億円増の8580億円となりましたが、これは市民税や固定資産税などの市税の増、本庁舎建替事業の進捗による市債の増などによるものです。市税は、136億円増の3782億円で過去最高となり、これは個人市民税が所得の増加により51億円の増、固定資産税が家屋の新増設により44億円増、法人市民税も企業収益により28億円増などによるものです。財政力指数は、政令市で唯一、1を超え、基準財政収入額が必要額を上回っており、政令市トップを続けています。そのため政令市で唯一の普通交付税の不交付団体となっています。財政健全化指標は、すべて基準値を下回っており、極めて優良。一人当たりの市債残高は、政令市の平均よりも12万円低く、借金の負担額が少ないのが特徴です。川崎市は、政令市で人口増加率は

7年連続3位以内、平均年齢が最も若く、生産年齢人口割合が最も大きい都市で、人口推計でも今後7年間は増加を続けるため市税収入の増加は今後7年間続くと予想されます。このように、市税収入、財政力指数、財政健全化指標のどれをとっても、川崎市は政令市でトップクラスの財政力を持っています。

予算では239億円の大幅赤字が、決算では19億円のプラス

収支フレームについてです。22年度予算では239億円の収支不足が出るようになっていましたが、決算では19億円のプラスとなりました。収支不足をなんと250億円以上も過大に試算していました。わが党は、予算、決算議会で何度も収支不足額が過大であると主張してきましたが、またまたその通りになりました。収支フレームの見直しについて「次期実施計画の策定に合わせて」という答弁でしたが、そうになると、あと2年はこのままの収支フレームを使い、大幅な赤字をベースにした予算組みとなり、福祉・くらしを削減するような予算になるわけです。実態に合わせた収支フレームへの見直すべきです。

減債基金は積立額を減らして物価高騰、市民、中小企業支援に

減債基金についてです。22年度予算では減債基金から239億円借入れる予定でしたが、決算では収支不足が出なかったために借入はゼロとなりました。減債基金残高は、一般会計分で見ると積立額451億円、取崩額219億円で2532億円となり、一人当たりの残高は政令市平均の1.6倍にもなります。政令市の減債基金残高は、取崩額の平均4年分ですが、本市の場合は8年分にもなります。減債基金からの借入が527億円ありますが、それを差し引いた実質残高は2005億円ですが、取崩額4年分を差し引いても800億円以上も多く、他都市と比べて、極めて多い残高となっています。今後6年間、毎年200億円近い積み増しをして2028年度には3372億円、今よりさらに800億円以上も残高が増えるのです。それ以降の返済額からみてもあまりにも多額の残高です。物価高騰などで市民生活・中小企業の経営が大変になっていますが、市のもので対する独自支出は、わずかです。物価高騰の中で財政支援が必要な時だからこそ、減債基金の積立額を減らして市民生活・中小企業支援に回すべきです。

社会保障費は政令市平均より低く、臨海部の不要不急事業には80億円

社会保障費である扶助費は、子育て世帯への臨時給付金の減により、前年度比4億円の減となっています。一人当たりの扶助費の額は引き続き政令市平均を下回っており、福祉予算である民生費も1人当たりになると政令市平均よりも約2万円低い状況です。一方、臨海部の大規模事業には、臨港道路東扇島水江町線整備59億円、コンテナターミナル整備事業9億円、東扇島堀込部土地造成事業は10億円増の11億円など不要不急の事業に約80億円が支出されています。

不要不急の大規模事業は削り、政令市トップの財政力を市民の福祉・暮らしのために

川崎市の財政は財政力は政令市でトップを続け、コロナ禍でも十分な財源を確保しており、今後、約800億円は使用可能な財源（減債基金）を持っています。しかし、この豊かな財政は、臨海部の不要不急の大規模事業に22年度決算だけでも80億円以上使われており、市民の福祉予算は、政令市平均より低い状況です。

予算議会において予算組替え提案で示したように、不要不急の大規模事業を中止・凍結し、減債基金積立額の一部を使った約200億円の財源で、以下のような支援が可能です。小児医療費を高校生まで完全無料化（7・2億円）、幼稚園の入園料1人10万円（4・7億円）、少人数学級を中3まで実現（7・9億円）中小企業の固定費補助とリフォーム助成（4億円）、特養ホーム5か所増設（4・6億円）介護保険料の減額（19・6億円）、小中学校の給食費の無償化（58・2億円）、補聴器購入助成（2億円）、単身者家賃補助（月1万円2000人分、2・4億円）などが実現できます。不要不急の大規模事業は中止・凍結をし、減債基金の積立額を減らして、物価高騰対策や中小への市独自支援、市民の福祉・暮らし予算を拡充することを求めます。

1 臨海部を中心とする不要不急の大規模開発を中止・見直して、全国トップクラスの川崎市の「豊かな財政」を市民の願い実現と市民生活・福祉の向上・充実に生かす市政運営に改める。まずは喫緊の課題である物価高騰対策、そして少子化、災害対策を抜本的に強化する。

2 収支フレームについては、実態に合ったものに見直すこと。減債基金については、積立額を減らして、物価高騰対策や市民生活・中小企業支援に回すこと。

3 川崎港コンテナターミナルなど港湾施設の整備計画にあたっては、他港コンテナ港湾の施設規模・能力などもよ

- く調査研究し、本市の既存施設の取扱能力などを厳格に検証し、これ以上の施設拡張を行わない。
- 4 川崎港コンテナターミナルのコンテナ取扱量のうち空コンテナが増大する経済的要因と、今後の見通しを調査・検討するとともに、台風等による暴風・高潮、大地震と津波など災害時の被害・影響などを想定し、必要な安全対策を講じる。
- 5 港のニーズ、荷物があればコンテナ船は来るのであり、際限のない税金投入を続ける悪循環となっている川崎港利用促進コンテナ貨物補助制度は見直しをする。
- 6 2010年、川崎市、横浜市、東京都の3自治体が共同で「京浜港国際コンテナ戦略港湾計画」を発表し、国から「国際コンテナ戦略港湾」に選定されました。しかし、この総事業費見込額は約5500億円、川崎港だけで約1000億円かかるとされました。この国際コンテナ戦略港湾政策の中止・見直しを国に求めるとともに、川崎市・川崎港は京浜3港の国際コンテナ戦略港湾計画から独自に撤退すること。
- 7 千鳥町、東扇島など川崎港での輸出自動車（新車、中古車）の保管状況、及び、他港への横持ち台数、川崎港からの直接輸出台数などの実態を把握し、輸出自動車保管を川崎港で行なう必要性について根本的に再検討する。
- 8 東扇島掘込部埋立土地造成事業については、同掘込部の公有水面は市民の財産であり、埋立土地造成をしなければならぬ正当な目的・理由が立証されないことから、ただちに事業を中止する。JR東海と川崎市の覚書を撤回し、JR東海に対して東扇島掘込部へのリニア建設残土の受け入れを断ること。
- 9 リニア中央新幹線整備計画は、市内外で環境破壊をもたらし、運行後災害時の危険性が極めて高く、ルート上の多くの地権者の権利を侵害するなど問題が多すぎる不要不急の大規模事業であり、公的資金を投入して推進する国、およびJR東海に中止を要請する。
- 10 臨港道路東扇島水江町線の整備工事をただちに凍結し、今から事業の善後策を検討する。
- 11 「国家戦略特区」キングスライフフロントのライフイノベーション構想の研究開発拠点の整備・運営に対する公的支援・税金投入は中止する。経済波及効果、税收効果などの検証を行う。
- 12 ナノ医療イノベーションセンターの「立ち上げ期間の支援」での事実上の研究費支援はやめる。
- 13 1メートル1億円以上とばく大な事業費がかかっている高速川崎縦貫道路の整備工事は、現在の1期ルートの本体の残工事を中止する。公害まき散らし・まち壊しの現行の2期ルート計画も中止する。東京外郭環状道路との一体化でも、ばく大な事業費がかかることが想定され、2期ルートの計画自体を中止する。

14 『臨海部ビジョン』で打ち出された、最低300億円かかる新たな鉄道整備「川崎アプローチ線」計画は、住民犠牲のまちこわしとなり、住民ニーズも採算性もないことから、計画を白紙撤回する。

15 公共事業への投資のあり方を、市民生活に関係なく地域経済が循環しない現在の臨海部での不要不急の大規模開発優先（巨大な橋の建設、川崎港コンテナターミナル拡張、住民ニーズのない鉄道整備など）ではなく、市民の願いに応えて地元建設業者の仕事と雇用が増え、地域経済が循環する、特別養護老人ホームの増設、老朽校舎の改築など市民生活・福祉型投資優先に抜本的に切り替える。

16 総合計画について、福祉切り捨て、市民サービスの削減、市民負担増の「行財政改革」は中止をし、市民の土地、財産を民間に売却する「資産マネジメント」は見直しをすること。

17 JFE跡地利用計画は、市民の要望を取り入れた計画にして、扇島へのアクセス道路や大水深バスなどの計画については、その必要性を検証すること。JFEには、撤退に伴う費用、雇用確保、下請け企業の事業継続のための社会的責任を果たすよう求めること。

第十五章 憲法で保障された地方自治の本旨である

「住民自治」、「団体自治」を実現する市政運営を

憲法は地方自治について第八章（第92条～第95条）で規定しています。明治憲法には地方自治について何らの規定も設けられていませんでしたが、日本国憲法は特に一章を設け、そこに四カ条の原則規定をかかげて、法律をもってしてもこれを改変することのできないものとししました。憲法第92条は「地方自治の本旨」という言葉で、基本的な原則を明らかにしており、基本原則には、「住民自治の原則」と「団体自治の原則」が含まれています。日本国憲法が地方自治に関する規定を置いているのは、日本の政治的構造を分権化することで、住民の基本的人権を守る自治体が、国の暴走の歯止めとなり、日本が二度と侵略戦争を起こすことがないようにするためでもあります。地方自治の原理は、国民主権の原理を地方において実現するとともに、基本的人権の尊重や平和主義を実現することができる最も身近な場である自治体の存在を保障するものです。