

第十四章 政令市トップの財政力を大規模事業ではなく、市民の福祉・暮らしに使う市政に

市税収入は過去最高、財政力は政令市トップ

2023年度一般会計決算では、歳入総額が、8632億円、歳出総額が8526億円となり、実質収支額はプラス44億円となりました。市税収入は、97億円増の3879億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50億円の増、固定資産税が23億円増、法人市民税も企業収益の増により14億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、基準財政収入額が需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13万円低く、借金の負担額が少ないのが特徴です。

平均年齢が最も若く、10年間は人口増加で税収増が続く

川崎市は、政令市で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、新たな人口推計でも今後10年間は増加を続けるため市税収入の増加は今後10年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120億円の赤字と言っていたのに、44億円の黒字

23年度予算では120億円の収支不足が出ていましたが、決算では44億円のプラスとなりました。収支不足をなんと160億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、またその通りになりました。誤差の原因は収支フレームにあります。収支フレームでは、206億円の収支不足が出るとしていましたが、決算との誤差は250億円にもなります。今後もこの収支

フレームに沿って予算を立てれば、過大な収支不足額のために必要な予算が取れなくなります。これだけの誤差が出ている収支フレームは、実態に沿ったものに見直すべきです。

減債基金は、政令市の1・6倍で1000億円も多い

23年度予算では減債基金から120億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445億円、取崩額211億円で2766億円となり、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9年分にもなります。減債基金からの借入が517億円ありますが、それを差し引いた実質残高は2249億円ですが、取崩額4年分を差し引いても約1000億円も多く、他都市と比べて、極めて多い残高となっています。今後5年間、積み増しをして2028年度には、600億円増の3367億円となり、年間の市税収入に匹敵する額になります。

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、市のこれに対する独自支出は、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。

社会保障と臨海部の大規模事業

社会保障費である扶助費については、微増で一人当たりの扶助費の額は、引き続き政令市の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58億円、コンテナターミナル整備事業21億円、東扇島堀込部土地造成事業など不要不急の事業に約90億円が支出されています。不要不急の大規模事業は中止、凍結して市民の福祉・くらしのほうに予算を振り向けるべきです。

政令市トップの財政力を使って日本トップクラスの福祉都市の実現を

25年度予算案についてみると、市税収入は過去最大、財政力はトップなのに、社会保障費は平均以下、学校給食費や子ども医療費など東京との「多摩川格差」だけでなく県内との格差も広がっており、2000人の待機者がいる特養ホームは一切新設せず、中小企業の予算はわずか16億円で全体の0・2%しかないなど、市民や中小企業に

は冷たい予算となっています。一方で、臨海部では、事業費が当初の約4倍、1950億円となった臨港道路東扇島水江町線など不要不急の大規模事業がすめられ、海外水素の見通しがつかない水素戦略やJFE跡地利用に今後、2000億円も支出するなど、市民にとって、きわめて不公平な予算となっています。

一方、川崎市は大きな可能性を持っています。減債基金は、他政令市と比べると1・6倍、700～1000億円も多い残高となっており、不要不急の大規模事業など無駄な財政支出もあります。25年度予算案審議で提案した予算組替えのように、不要不急の大規模事業を中止し、減債基金への積立額を減らして、政令市トップの財政力を市民のために使って、日本トップクラスの福祉施策を実現することを提案します。

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なわない。

4 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。

5 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5500億円で、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。

6 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。

7 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。JRR東海と川崎市の覚書を撤回

し、ＪＲ東海に対して東扇島堀込部へのリニア建設残土の受け入れを断ること。

８ 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。

９ 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。

１０ 「国家戦略特区」キングスカイフロントの経済波及効果、税収効果などの検証を行う。

１１ 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。

１２ 『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。

１３ 小田周辺戦略エリア整備プログラムにある南部防災センター敷地等の利活用は、市民の要望を聞くためのワークショップを行い、元のコンセプトのとおり常設の防災体験啓発施設や不足している特養ホーム、図書館市民館の分室など福祉の増進につながるものとする。土地を民間に譲渡しない。

１４ 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。

１５ 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。公共施設の安易な統廃合は見直しして、不足している施設は増設をすること。

１６ 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。