

4 手放しで喜べない地方交付税の「不交付団体」

1 地方交付税とは

今年度(平成28年度)、川崎市は地方交付税の不交付団体になりました。

よくこのことを自慢げに言う本市関係者がおられますが、まったく自慢できることではありません。

地方交付税は、地方公共団体間の財源の不均衡を調整し、どの地域に住む国民にも一定の**行政サービスを提供できるよう財源を保障するためのもの**です。一定の合理的な基準によって各地方公共団体に再配分されています。

簡単に言いますと、その合理的な基準は、その自治体の財政力とインフラへの投資量で決まります。インフラ投資の対象は主として、道路、鉄道、港湾、上下水道、公園、区画整理事業などを指します。

2 財政力とインフラへの投資量が交付税額を決める

例えば、川崎市が不交付団体であるのに対し、お隣の横浜市は交付団体で約180億円もの額が国庫から交付されています。

行政の規模からして川崎市の規模(人口や面積)は横浜市の約3分の1ですので、横浜市への交付額が180億円であるのなら、川崎市には約60億円が交付されてしかるべきです。ところがそうはならない。これは、横浜市の財政力が川崎市に比べて劣っているということではありません。

3 川崎市よりも賢く投資する横浜市

川崎市に比べ、横浜市のほうが公共インフラに投資しているため、その分の行政費用がかかりますね、という国の判断かと思われます。

グラフのとおり、**川崎市は政令市で唯一交付されていない自治体**ですが、川崎市だけが財政力が優れている、というわけではありません。

要するに、川崎市が地方交付税の不交付団体であるのは、横浜市などに比べてインフラへの投資を怠っているからです。

4 国から効果的なおカネを引き出せていない川崎市

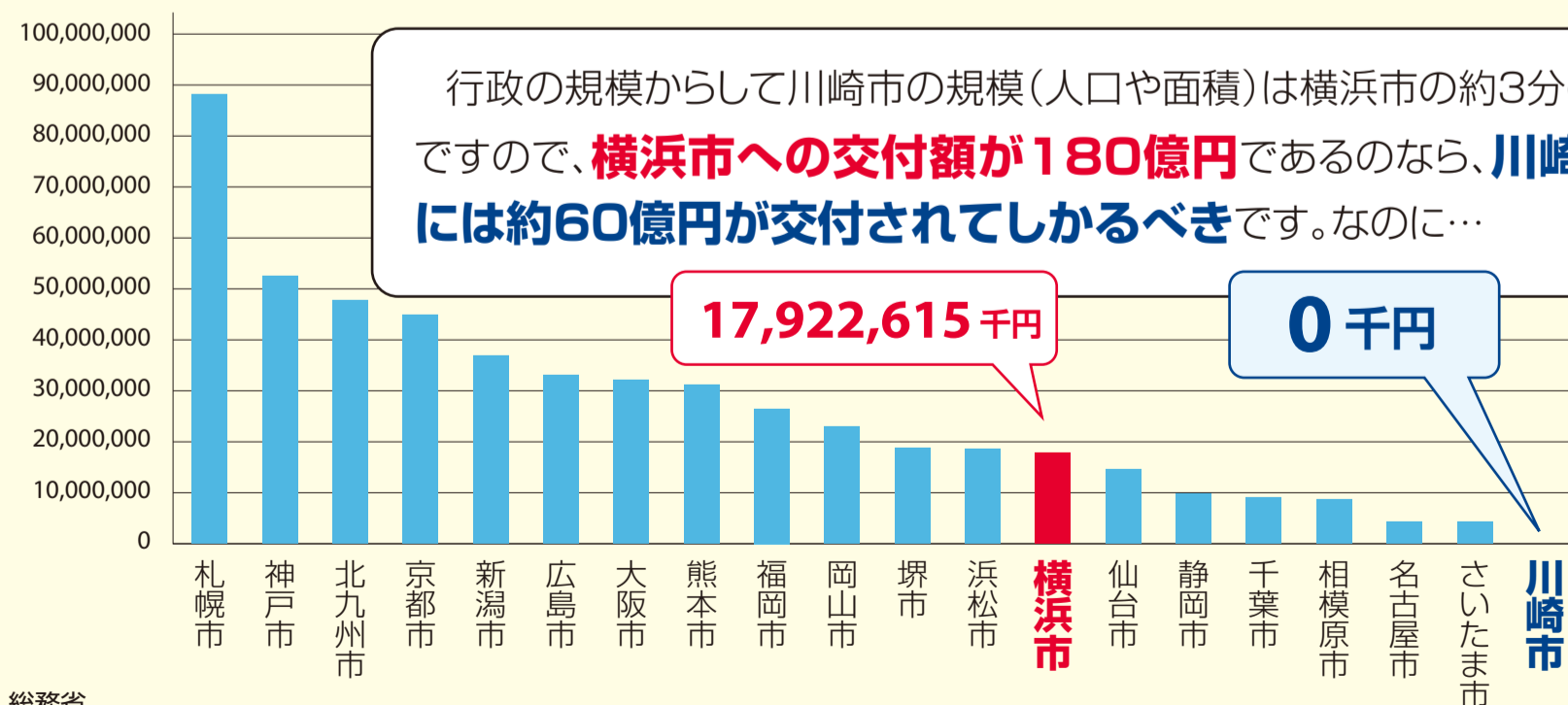
他の政令市は、財政規律を程よく維持しつつも、必要なインフラ投資を行いながら、国に対していかに自主財源比率を低くみせるかの工夫をして、うまく国の財源を引き出しているのです。このことは、当該自治体の住民にとっては大きな利益です。国税として納めた税金がまた自分の自治体に還元されているわけですから。

川崎市には、そうした努力が足りないため、結果として**川崎市民は損を強いられている**ことになります。

先述のとおり、多摩区においても、まだまだやらねばならない公共インフラの整備が山積しています。であるからこそ、国の財源を効果的に引き出して、川崎市民の生活と経済活動の利便性を高める公共インフラの整備をしなければならないのです。

今議会では、川崎市長にそのことを強く要望しました。

平成28年度 政令市地方交付税決定額 (単位:千円)



三宅隆介 議会報告

みやけ りゅうすけ

平成28年 第4回川崎市議会定例会 一般質問

2面

交通インフラの遅れを取り戻せ

3面

駅前広場は街の顔

4面

手放しで喜べない地方交付税の「不交付団体」



三宅隆介プロフィール

昭和46年3月23日生まれ。
大東文化大学文学部 卒業。ユアサ商事株式会社を経て、松沢成文(当時・衆議院議員)秘書。
平成15年4月 川崎市議会議員 初当選。[現在4期目]
川崎市多摩区中野島在住。

2 交通インフラの遅れを取り戻せ

小田急線の複々線化と世田谷通りの4車線化について

1 多摩区は未だ交通インフラの貧弱地帯

川崎市の北部地域(多摩区・麻生区・宮前区・高津区)は、本市南部地域に比べ、相対的に投資基盤の整備が遅れています。例えば、私たちの住む多摩区の幹線道路では都市計画道路「世田谷町田線」(以下、「世田谷通り」)が、鉄道では小田急線が重要な役割を担っておりますが、その整備は決定的に遅れています。世田谷通りは4車線への拡幅が、また小田急線は複々線化が計画されています。しかし残念ながら、世田谷通りは生田駅から百合ヶ丘駅付近の区間が、小田急線は「**登戸駅から新百合ヶ丘駅付近**」の区間が**全く手つかずの状況**です。

2 世田谷通りの拡幅と小田急線の複々線化(連続立体交差化)の一体的整備を

私はかねてより、この区間は道路と鉄道がほとんど並走していることから、小田急線の複々線化は立体化しないかぎり不可能である、と考えておりました。今なお、そうです。ところが現在に至るも、小田急電鉄からは、複々線化の構造すら示されていない状況となっております。そこで去る平成28年12月議会(一般質問)にて、市当局に再度質問いたしました。所管局長は、「**本路線は都市間の連携を支え、本市の道路ネットワークの骨格を形成する主要な幹線道路なので、小田急線の複々線化計画の動向を注視して取り組みを進めたい**」と答弁されました。

3 街の発展を阻む「登戸土地区画整理事業」の遅れ

この小田急線の立体化を進めるためには、登戸土地区画整理事業を加速する必要があります。なぜなら、現在の小田急線複々線化を妨げているものこそが、登戸土地区画整理事業だからです。これを解決せずして立体化の交渉をしたところで、小田急電鉄から「立体化をお願いする前に、区画整理事業をはやく終わらせてください」と言われてしまうことでしょう。詰まるところ、**登戸土地区画整理事業の遅れが多摩区発展の深刻な隘路**になっていきます。

4 多摩区では小田急線の踏切はすべて「開かずの踏切」

多摩区内には、小田急線の踏切が10カ所あります。なお、国土交通省では、いわゆる「開かずの踏切」を次のように定義しています。「1時間(ピーク時間帯)のうち40分以上、遮断されている踏切」

下の表のとおり、国土交通省の定義によると多摩区内にある小田急線の踏切は、そのすべてが「**開かずの踏切**」ということになります。このことがまた、**多摩区の街としての発展を阻んでいます**。

仮に世田谷通りと小田急線の複々線化(連続立体交差化)を具現化することができれば、踏切はすべて解消されます。踏切のみならず、一切の線路が高架化、もしくは地下化されることとなりますので、それまで分断されていた街の一体的な発展が進みます。

このことは市民活動の円滑化のみならず、各種事業者の交通流の円滑化にも資することになり、生産性の向上にもなる経済効果が生まれ税収増にもつながります。なお、自動車等排ガスの軽減化、即ち環境効果をももたらします。

小田急小田原線(多摩区内)の踏切の遮断時間

踏切名称	所在地	1時間(ピーク時間帯)最大遮断時間
登戸1号	多摩区登戸2663先	48分
向ヶ丘遊園4号	多摩区柘形6-8-5先	44分
向ヶ丘遊園6号	多摩区柘形3-10-2先	41分
向ヶ丘遊園8号	多摩区三田2-3224先	42分
向ヶ丘遊園9号	多摩区生田7-4-1先	41分
生田1号	多摩区栗谷3-1-1先	43分
生田2号	多摩区栗谷3-33-1先	42分
生田3号	多摩区西生田3-1-11先	40分
生田4号	多摩区西生田3-7-23先	46分
よみうりランド前2号	多摩区西生田4-5-40先	45分

5 インフラ投資を阻む「間違った財源論」

このように言うと、必ず「そんな財源あるの?」という質問がきます。明確にお答えします…「あります!!」資本主義とは、インフラをはじめ各種の設備や技術、あるいは人材等に投資することで生産性を高め、一人当たりのGDPを増やしていくシステムのことです。一人当たりのGDPが増えるということは、一人当たりの所得が増える、ということです。市民一人当たりの所得が増えるということは、市税収入が増える、ということです。これを経済成長といいます。現在の川崎市や日本政府のように、税収が増えていかない状況が続いているのは、資本主義が機能していないからです。経済は、投資しなければ絶対に成長しません。成長しなければ、絶対に税収は増えません。このような資本主義の機能不全は、「日本(川崎市)にはおカネがない」という**間違った財源論**からきています。

右上に続きます

2面からの続きです

6 財源はデフレの解消

現在の経済情勢の問題点は、「おカネがない」ことではなく、「おカネが動いていない」ことです。これをデフレ経済といいます。

長引くデフレによって、民間には資金需要もなく、融資先のない金融機関は資金過剰(超低金利)で苦しんでいます。仕事のない業者は廃業に追い込まれ、国力の源泉たる各種の供給能力が毀損され続けています。

3 駅前広場は街の顔

登戸土地区画整理事業について

1 街の発展は駅前広場から

街というものには必ず、その街の発展の基盤となる空間的な象徴があります。その空間的象徴のことを「街の顔」というのであれば、そのほとんどは「駅前広場」です。都市計画上、あらゆる事例がそのことを証明しています。その点、私は**「駅前広場こそがその街の発展を決める、といっても過言ではない」と**考えています。

例えば、発展目覚ましい武蔵小杉では、新駅の設置とその駅前広場の開発に官民合わせて約226億円(市だけで約118億円)が投じられました。その結果、住宅だけでも約5000億円もの民間投資が創出されています。ビル風等の問題を抱えつつも、街のイメージを含めて武蔵小杉の発展ぶりには目をみはるものがあります。

また、川崎駅西口の駅前広場の発展ぶりをみてもしかりです。あるいは、お隣の横浜市では、既に広くて立派なあお横浜駅西口の駅前広場でさえ、再整備の対象になっていきます。あれだけの規模をほこる駅前広場なのに、横浜のもつポテンシャルの規模からすると不十分だそうで、官民合わせて約8000億円の再投資が検討されています。

歴史的、あるいは組織的にみても、川崎市と横浜市とでは、街づくりにかかる意気込みに大きなちがいを感ずります。



登戸駅前広場(暫定)

要するに、金融機関に滞っている資金を行政が借りてインフラ投資すればよいのです。その**投資効果によって地域経済が成長すれば、必ず税収は増えます**。税収が増えていけば、川崎市が借金返済に困ることなど絶対にありえません。

おカネがもったいないから投資しない、なんてことを言っていたら川崎市も日本国もジリ貧です。

因みに、我が国のように100%自国通貨建てで国債を発行している国では、財政破綻(債務不履行)リスクはゼロです。このあたりは私の公式ブログでも詳しく解説しておりますので、ぜひ一度ご覧ください。

2 整備が遅れている多摩区の顔

さて、そうした観点からみますと、多摩区の発展を拒んでいるものの第一が、区内唯一のターミナル駅である登戸駅の駅前広場整備の停滞です。むろん武蔵小杉ほどの投資効果を見込めないにしても、登戸駅の駅前広場を本格整備し(現在は暫定整備)、接続する道路をも併せて整備することで、**多摩区発展速度は飛躍的に早まります**。そしてその発展効果は区内の各地域にも波及します。

3 必要に応じて「収用」も検討すべき

その登戸駅前広場の整備を阻んでいるのが登戸土地区画整理事業です。

そこで、去る平成28年12月議会(一般質問)では、現在進めている集団移転方式による集団移転が終了したのちは、速やかに登戸駅前広場の整備を進めるよう質問しました。

所管局長の答弁によれば、「平成31年度を目途に、登戸駅前広場の完成にむけ事業着手できるように取り組みたい」とのことでした。

次いで、事業スケジュールに遅れが生じないように、必要に応じて収用による建物移転なども検討する必要があるのではないか、と質問しました。

所管局長からは「土地区画整理事業77条に基づいて、施行者が直接建物を除去できる手法の活用も視野に入れ取り組みたい」と、答弁されました。

答弁では平成31年度を目途にとのことでしたが、一年でも前倒して駅前広場及びその接続道路の整備に取り掛かれるよう強く要望いたしました。