

# 川崎市職員の 長時間労働の実態

## 組織改革と現場のズレ

### 01 極めて深刻な時間外労働の実態

令和6年度(2024年度)において、

- ▶年720時間を超える時間外労働(教員は時間外在校等時間)を行った職員は 1,373人
- ▶年1,500時間を超えた職員は 21人
- ▶年2,000時間を超えた職員が 1人

存在していることが、市の答弁で示されました。これは健康確保の観点からも、極めて異常な水準です。

### 02 教育現場に集中する長時間労働

内訳を見ると、年720時間超の職員のうち

- ▶教育職員が 1,179人

と大半を占めており、年1,500時間超、2,000時間超の職員も、ほぼ教育職員に集中しています。

特定の職場・職種で、こうした長時間労働が複数年にわたり続いている可能性が示されました。

### 03 問題は「個人」ではなく「組織」

年1,500時間、さらには2,000時間という長時間労働は、職員個人の努力や意識の問題として片づけられるものではありません。公務は法定事務や恒常業務が多く、業務量そのものを現場の努力だけで吸収し続けることには限界があります。

今回明らかになった実態は、

- ▶職員定数の考え方
- ▶人員配置や配置基準
- ▶現場の業務分担やマネジメント

といった組織運営全体の問題として捉える必要があります。

### 04 行政改革との関係

川崎市では、総定員管理計画や行財政改革プランのもと、定数抑制や業務効率化が進められてきました。

一方で、業務量が減っていない、あるいは増加している分野が存在していることも事実です。

今回の数値は、行財政改革そのものを否定するものではありませんが、現在の行革の枠組みが、現場の業務実態と整合しているのかを検証する必要性を強く示しています。

### 05 市の答弁と今後の課題

副市長、市長ともに、長時間労働は「看過できない」と認め、是正に向けた取組を進める考えを示しました。一方で、原因については「さらなる分析が必要」とされ、現時点では十分な整理に至っていないことも明らかになりました。

長時間労働は、職員の健康だけでなく、市民サービスの質や将来の人材確保にも影響します。

市に対し、業務改善や精神論にとどまらず、人員配置や組織運営の在り方そのものを見直し、長時間労働が常態化しない仕組みを構築することを強く求めました。

**教員ら 時間外720時間超 1373人**  
川崎市職員・教員で、昨年度の時間外勤務が720時間を超えた人が1373人にのぼることがわかった。うち1179人が教員だった。

19日の市議会本会議で、三宅隆介議員(無所属)の一般質問に市が明らかにした。

市は答弁によると、1500時間を超えた人が21人いて、うち教員が20人、残り1人は職員の時間外勤務として、年720時間を超えている。福田紀彦市長は「是正に向けた対策を講じるよう指示する」と答えた。(佐藤英彦)

▲令和7年12月20日 朝日新聞

▲令和7年12月20日 読売新聞

**残業上限を超えた川崎市職員1373人**  
川崎市は19日、昨年度の時間外勤務が、労働基準法違反となる年720時間を超えた職員が1373人いると明らかにした。このうち約85%にあたる1179人が、市内の公立学校で働く教員だった。

同日の市議会本会議で、三宅隆介市議員(無所属)の一般質問に対し、池之上龍一総務企画局長が説明した。

教員の中には、残業が年1500時間を超えた人も20人いた。月1万5千時間の残業となり、過労死ラインとされる月1000時間を超えている。年2000時間を超えた人も1人いた。教員は、時間外労働の上限などを定めた労使協定(36協定)の適用外だが、文部科学省は、残業の上限を年720時間とする指針を示している。

福田紀彦市長は、「看過できない状況。早急に長時間勤務の是正に向けた対策を講ずるよう指示する」と述べ、職員への聞き取りを行う考えを示した。

川崎市議会議員 無所属

# 三宅隆介

議会報告 令和7年12月定例会 一般質問



## Title 1 道路整備を止めているのは誰か 国の評価制度と財政ルールとの壁

## Title 2 川崎市職員の長時間労働の実態 組織改革と現場のズレ

# 道路整備を止めているのは誰か

## 国の評価制度と財政ルールとの壁

令和7年12月定例会において、道路整備事業をテーマに一般質問を行いました。

本市では、道路整備事業の遅延が長年指摘されてきましたが、その原因は用地交渉や現場対応といった個別要因として説明されることがほとんどでした。

しかし、今回の質問では、そうした個別要因にとどまらず、国庫補助制度や起債ルール、公共事業評価の考え方といった国の制度設計そのものが、市の道路整備を制約しているのではないかとこの視点から、問題の構造を明らかにすることを目的としました。

質疑を通じて、本市の道路事業は、国庫補助の採択を前提としなければ着手が困難な制度構造に置かれており、その背景には、費用便益比や社会的割引率を重視する国の公共事業評価体系、さらにはプライマリーバランス黒字化を重視する国の財政運営の考え方が強く影響している実態が浮かび上がりました。

以下では、こうした制度的・構造的な制約が、どのように本市の道路整備の遅延につながっているのかについての質疑を、要約して掲載します。

### 01 市単独では事業化できない道路整備の実態

#### 質問 三宅隆介

川崎市道路整備プログラムと財政について伺う。

第2次道路整備プログラムをみると、事業の遅延が慢性化しているにもかかわらず、その原因分析は抽象的であり、改善策も十分に具現化されていない。

本市の道路事業は国庫補助の採択を最優先として事業を進めている。もちろん、それ自体は重要な方針であると理解しているが、では、国庫補助の採択が得られなかった場合に、起債や市単独事業費のみで事業化した路線、事業区間は、第2次道路整備プログラムが開始されてから現在までの約10年間でどの程度あったのか？

#### 答弁 建設緑政局長（河合征生）

第2次川崎市道路整備プログラムは、今年度で10年目を迎えておりますが、この間、対象路線につきましては、市債や一般財源のみで執行する単独事業で事業化した路線はございません。

#### ● 三宅の視点 ● 隆介の発想 ●

本市を含む多くの自治体において、道路整備は国庫補助の採択を前提とした制度構造に置かれており、市単独での事業化は事実上困難です。国庫補助が得られなければ着手自体が難しく、補助の不足分を起債で補おうとしても、償還可能性や財政健全化基準といった制約が立ちはだかります。その結果、必要性の高い道路整備であっても、制度の枠内で実施が抑制される構造となっています。

### 02 国庫補助の低下を起債で穴埋めする構造

#### 質問 三宅隆介

過去10年間における道路事業費について、国庫補助の割合、市単独事業費の割合、起債充当の割合を、それぞれ年度別に提示していただきたい。あわせて、国庫補助の採択が得られなければ着工できなかった工区が、同期間において何件あったのか？

#### 答弁 建設緑政局長（河合征生）

対象路線の事業費の推移につきましては、決算額として、（令和7年度は予算額）

	国庫補助金	一般財源	市債
平成28年度	約32%	約12%	約56%
平成29年度	約38%	約11%	約51%
平成30年度	約38%	約9%	約53%
平成31年度	約34%	約8%	約58%
令和2年度	約31%	約8%	約61%
令和3年度	約36%	約7%	約57%
令和4年度	約38%	約8%	約54%
令和5年度	約30%	約9%	約61%
令和6年度	約28%	約10%	約62%
令和7年度	約25%	約8%	約67%

となっております。

また、同プログラム対象路線の整備につきましては、国庫補助金の活用を基本としていることから、国庫補助が受けられなければ、昨年度までの9年間に着手した3路線全ての着手は難しかったものと考えております。

#### ● 三宅の視点 ● 隆介の発想 ●

答弁から明らかなように、過去10年間で国庫補助金の割合は徐々に低下する一方、市債の割合は一貫して高まり、直近では事業費の約3分の2を占めるまでになっています。一般財源の割合はほぼ横ばいであり、財政運営の柔軟性が拡大しているとは言えない状況です。

この傾向は、本市固有の問題というよりも、国全体として公共事業費を抑制してきた結果、自治体が国庫補助の減少分を起債で補わざるを得なくなっている構造を示しています。実際、答弁では、国庫補助が得られなければ、昨年度までの9年間に着手した3路線すべてが、国庫補助なしでは着手が難しかったことも明らかにされました。

つまり、本市の道路整備は、必要性の有無以前に、国庫補助の採択という「制度上の関門」を越えなければ一歩も進めない仕組みとなっています。国の緊縮的な財政運営の下で補助率が抑制される中、地方自治体は起債依存を強めざるを得ず、その結果として事業の停滞や将来負担の増大という形で、構造的な歪みが生じていると考えます。

### 03 起債に頼っても市単独では進められない理由

#### 質問 三宅隆介

国庫補助や起債の対象とならない場合、市単独事業として道路整備を実施することが、現行の財政制度の下でどの程度可能なのか。また、市単独での実施が制度上または財政上困難であるとすれば、その理由は？

#### 答弁 建設緑政局長（河合征生）

市単独では財政負担が過大となることから、国庫補助金や市債を併用して実施することを基本としており、一般財源のみの市単独事業として実施することは極めて困難であると考えております。また、国庫補助金の不足分を市債で補い、大規模事業を実施することにつきましても、償還可能性等の基準があり、財政健全化の観点から現実的ではないと認識しているところでございます。

#### ● 三宅の視点 ● 隆介の発想 ●

市単独での道路整備が困難なのは、市の判断によるものではなく、国庫補助と起債を前提とした財政制度の下に置かれているためです。

### 04 B/C(費用便益比)が生む「見えない排除」

#### 質問 三宅隆介

B/C(費用便益比)が低いことを理由として国庫補助の採択が困難となる一方で、市としては整備の必要性が高いと判断している路線は、過去10年間で何件あるのか。また、それらの路線について、採択に至るまでの再申請や再評価を経る中で、どの程度の長期停滞が生じているのか？

#### 答弁 建設緑政局長（河合征生）

費用便益比が低いことにより、国庫補助の採択が得られなかった路線はございません。

#### ● 三宅の視点 ● 隆介の発想 ●

不採択がないという事実は、費用便益比が低くなりやすい路線が、国庫補助の採択を前提とする制度の下で、計画段階からあらかじめ排除されている可能性を示しています。

### 05 道路整備を止めている「評価制度」の正体

#### 質問 三宅隆介

道路整備を含む公共事業において、国庫補助や地方債を活用する際には、起債許可や償還条件に関する様々な判断基準が存在する。例えば、起債償還可能性の判断基準、利払い、償還に耐えられるかという財政投融資的な見通し、費用便益比基準、そして、地方財政の健全化基準など多岐にわたる。これらの基準の前提となる国の公共事業評価体系では、政府全体で費用便益分析に社会的割引率という概念（将来発生する公共事業の費用や便益を、現在の価値に割り引いて換算する手法）を用いており、長らく4%という高い水準が適用されてきた。その結果、公共事業の実施が抑制されてきたとの指摘がある。この高い社会的割引率は、将来便益を小さく評価する傾向をもたらし、B/Cを低く算出する要因となってきたとされる。そこでどうが、仮に社会的割引率が今後引き下げられた場合、本市が補助採択や起債枠の影響を過度に受けず、必要な道路整備を計画的に進めていくことができるなど、どのような影響が想定されるのか？

#### 答弁 財政局長（斎藤禎尚）

割引率が引き下げられた場合には、費用対効果が高まることから、国庫補助の基準を満たす可能性が高まることが想定されます。本市といたしましても、公共投資の効果を適切に把握することは必要と認識しておりますので、国における取組が進むよう、動向を注視してまいりたいと考えております。

#### ● 三宅の視点 ● 隆介の発想 ●

今回の質疑から、本市の道路整備が進みにくい背景には、用地交渉などの個別要因ではなく、国の公共事業評価体系そのものが強く影響している構造的な問題があることが確認されました。

とりわけ、社会的割引率を前提とした費用便益評価は、将来の便益を過小に評価し、結果として事業採択や起債判断を抑制する方向に作用してきました。

社会的割引率は、政府財政を家計と同様の制約下に置く発想に基づく評価概念であり、通貨主権を有する政府の財政運営の実態とは必ずしも整合していません。その前提に立つ限り、必要性の高い公共事業であっても、制度上ふり落とされやすい構造が生じます。

答弁で示されたように、国庫補助率が低下する一方、市債への依存が高まっている現状も、こうした評価制度や国の緊縮的な財政運営の帰結と捉えることができます。

だからこそ、道路整備の停滞を現場努力の問題に帰すのではなく、社会的割引率を含む公共事業評価基準や財政制度そのものの見直しを、自治体の立場から国に対して強く求めていく必要があると考えます。