

2022年度一般会計決算にたいする反対討論

「金持ち優遇の市民税減税」「立往生の大型事業」 河村市政が行き詰まり

田口 一登議員

私は、日本共産党名古屋市議員団を代表して、一般会計決算の認定にたいして、反対する立場から討論を行います。

後期高齢者の医療費窓口負担増 愛知県内一高い介護保険料

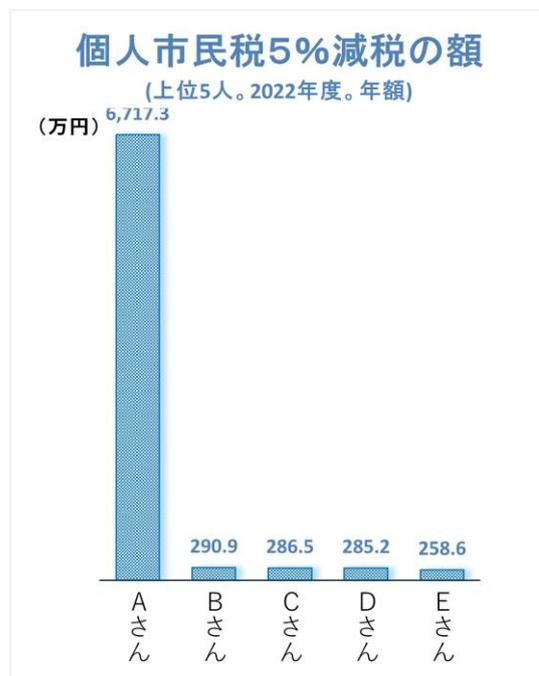


急激な物価高騰が市民の暮らしを直撃しています。ところが、昨年度、本市の国民健康保険料は年間一人平均2700円余り引き上げられ、後期高齢者医療は保険料の特例軽減が廃止されるとともに、医療費窓口負担の2割への引き上げが導入され、介護保険では愛知県下で一番高い保険料負担が継続されるなど、市民には負担増が強いられました。それにもかかわらず、一般会計において負担軽減の手立ては講じられませんでした。

市民税減税額トップは 6,717 万円

その一方で、富裕層優遇の市民税減税は継続されました。昨年度、減税額がトップの方は、なんと6717万円も減税されました。この方の収入は220億円だそうです。収入がおおむね1億7千万円を超える富裕層が50万円を超える減税の恩恵を受ける一方で、納税者の過半数を占める収入500万円以下の方の減税額は5000円以下です。物価高騰の影響をまともに受ける庶民には、減税の恩恵はまったくないか、あってもわずかな金額でしかありません。

こんな「金持ち減税、はやめて、税収を約94億円増やし、それを小学校給食費の無償化や国保料の引き下げ、奨学金の返還支援など、市民の暮らしを支える施策に活用すべきだったのであります。



立ち往生している天守閣木造化

昨年度、立ち往生している大型事業を中止・見直しもせず、進めたことも問題です。

その一つは、名古屋城天守閣の木造復元です。今年6月に開かれたバリアフリー市民討論会での差別発言は、人権の尊重という本市のまちづくりの基本理念に反するきわめて深刻な問題ですが、こうした事態を招いた背景には、昨年12月、天守閣の昇降技術の選定にあたって「1、2階までなら合理的配慮と言える」と発言し、最上階までの昇降を望む障害者への配慮よりも、「本物復元」を優先する河村市長のかたくなな姿勢があったと言わざるをえません。復元事業は、差別発言問題の検証作業が終了するまでストップしていますが、すでに昨年度の段階で、着工のメドが立っていませんでしたので、木造化は中止し、現天守閣の耐震改修へと舵を切り替えるべきでした。

徳山ダム導水路事業から撤退を

二つは、徳山ダム導水路事業です。河村市長は新たな理由を持ち出して、導水路の建設容認へと方針転換されましたが、苦し紛れの理由であり、しかも「水余り」は市長も否定していません。一般会計からも工業用水道会計に地盤沈下対策を名目に出資が継続されましたが、工業用水は「水余り」が顕著であり、地盤沈下は20年近く沈静化していることから、出資目的が成り立たなくなっています。導水路事業からの撤退を求めるものです。

高速道路の整備は住民の理解と納得を



三つは、都市高速道路のインター・ジャンクションの追加整備です。丸田町ジャンクションの渡り線建設(左:写真)は、自宅マンションの目の前まで高速道路が迫ることになる住民などが、騒音や日照被害などへの懸念から中止を求めるとともに、それができなければ吹上方面でのUターンなど代替案への変更を要望されています。黄金インターの出入口追加整備も、高速道路建設によって人生で2度も立ち退きを余儀なくされる住民などから不安の声が上がり、住民の理解が得られていません。高速道路建設において尊重しなければならない3条件8項目の一つである「住民の理解と納得」が得られていない黄金および丸田町の追

加整備は中止し、住民が求める代替案の検討を行うべきです。

需要見通しなく二本目滑走路建設

大型事業では昨年度から、中部国際空港の二本目滑走路建設に向けた空港会社への無利子貸付金の支出も開始されました。しかし、中部国際空港はコロナ禍による需要の落ち込みからの回復が遅れており、将来の需要予測が立てられない状況にあります。それにもかかわらず、滑走路増設の必要性を判断する一番のメルクマールである需要見通しを脇に置いて、二本目滑走路建設の調査に着手されたことは認められません。

以上の反対理由を申し上げ、討論を終わります。

中部国際空港の利用状況

(1)旅客数

区分	2021年度		2022年度	
	旅客数	2019年度比	旅客数	2019年度比
国際線	約5万人	0.8%	約82万人	13.3%
国内線	約277万人	43.3%	約519万人	81.1%
合計	約283万人	22.4%	約602万人	47.7%

(2)発着回数

区分	2021年度		2022年度	
	発着回数	2019年度比	発着回数	2019年度比
国際線	7,219	15.5%	11,373	24.4%
国内線	44,044	66.6%	58,153	87.9%
合計	51,263	45.5%	69,526	61.7%