

報告書

令和元年 11月 11日



小牧市議会議長 様

会派名 無会派 安江美代子  
代表者氏名 安江 美代子

研修を行いましたので、その結果を報告します。

記

1 研修日 令和元年 11月 5日 (火) ~ 11月 6日 (水)

2 研修先及び研修項目

○研修先 愛知県名古屋市 会場 ウィンクあいち

○研修項目 第48回市町村議会議員研修会 in 名古屋

「議員力アップで、わがまちの未来をひらく」

- ・ 1日目 自治体再編の流れをみすえ、これからの社会保障を考える

講師：芝田 英昭 (立教大学コミュニティ福祉学部教授)

- ・ 2日目 持続可能な社会に向け、交通権を保障した地域交通政策を考える

講師：可児 紀夫 (愛知大学非常勤講師：交通運輸政策論)

3 参加議員 安江 美代子

4 調査内容 別紙にて報告

5 研修目的

- (1) 自治体再編の動きとして、自治体戦略 2040 構想報告を学習するため。
- (2) 交通権を保障した地域交通政策とは何か、学習するため。

## ○1日目（11月5日 午後1時から午後4時50分まで）

## 1 「自治体再編の流れをみすえ、これからの社会保障を考える」

（1）自治体再編の動き。自治体戦略2040構想研究会報告から見えてくるもの。

- ・自治体の「行政フルセット主義」から「自治体間連携」、具体的には2040年までに、連携の事実をもとに、地方自治を解体し「圏域行政体」の構築を図る。「圏域行政体」は、地方自治法上の「地方公共団体」ではなく、議会も持たないし自治権も曖昧。「新たな地方自治組織」における費用負担は「受益者負担」となるのは明白。「住民参加の単位」としての自治体が、「サービス供給単位」としての「都市圏域」から分離されてしまい、自治体・自治体住民の自己決定の実効性が確保できない。既存の自治体の存立理由が問われる。
- ・地縁組織の法人化で、公から「共」への流れを加速。
- ・外国人を労働力として受け入れる。
- ・新しい公共空間の名の下に、住民団体、NPO、企業等へ「公共サービスを最大限担わせる。企業のビジネスチャンスを提供。
- ・AIを支えるビッグデータの構築。「マイナンバーカード」の普及と使用の強制化。

（2）自治体戦略2040構想の具体化

- ・種子法の廃止（2018年4月1日廃止）

戦後日本（1952年制定）で、米・大豆・麦類の種子の安定供給を支えてきた法律。各都道府県が担っていた種子の開発・増殖が義務ではなくなる。農水省は「公が管理する仕組みが民間の品種開発意欲を阻害している」と説明する。巨大種子企業（モンサント）が、「F1種」という一世代限りしか作物ができない品種を販売し、種子の自家採取ができないことから、毎年種子企業から「F1種」を購入させるサイクルをつくる。

- ・水道法の改悪（2018年12月6日成立）

自治体が浄水場などを所有したまま運営を民間企業に売却できる「コンセッション方式」を促進。水道料金が跳ね上がることになる。

- ・ 中央教育審議会大学分科会将来構想部会「今後の高等教育の将来像の提示に向けた中間まとめ」（2018年6月28日）  
 複数の大学が国公立の枠を超えて連携。大学教育の縮小化。学ぶ機会をなくす。
- ・ マイナンバー法とマイナンバーカードのより国民監視を強化。  
 マイナンバーカードと医療保険証と合体させる案。SIMカードにマイナンバーカード情報を組み込む場合、本人の顔認証を行う。すべての国民の顔認証データが、国家に蓄積。国民が国家から常時監視されていることで、民主的な政治的発言や行動、活動をしにくくする狙いだ。
- ・ 出入国管理法改正と外国人労働者  
 技能実習生制度における「低賃金」、「人権無視」の実態を改善しないまま、外国人労働者の拡大で良いのか。「安価な労働力」、「使い捨て労働力」、「雇用の調整弁」にはならないのか。

- (3) 自治体戦略 2040 構想と「我が事・丸ごと」地域共生社会の近似性
- ・ 地域共生社会は社会保障をどうとらえたか。
  - ・ 憲法 25 条と社会福祉法 4 条 2 項の矛盾。

## 2 「全世代型社会保障改革」と社会保障の未来

### (1) 全世代型社会保障検討会議の新設

安倍首相は、2019年9月11日、内閣改造に当たって「基本方針」を閣議決定した。「意欲さえあれば、学び働くことができる。生涯現役、生涯活躍の社会を実現するため、労働制度を始め、社会保障制度全般の改革を進める。少子高齢化に真正面から立ち向かい、誰にでも何度でもチャンスがあり、多様性に満ちあふれた、女性活躍、1億総活躍の社会を作り上げる。」とした。財界ツートップが顔をそろえたことから、今まで以上に財界主導の社会保障改革になるとみるべきだ。

## (2) 全世代型社会保障検討会議のめざす社会保障像

### ・年金制度

70歳までの就労機会を確保し、年金支給開始年齢を70歳まで引き上げる。70歳以降も、年金支給開始年齢を選択できるようにする。

### ・医療保険、医療制度改革

後期高齢者医療制度の75歳以上高齢者一部負担を1割から2割に引き上げる。

### ・介護保険改革

一部負担を1割から2割へ。要介護1、2の軽度者サービスを地域支援事業へ移行させる。ケアプラン作成費用一部負担を導入。

## (3) 全世代型社会保障改革の社会保障戦略のどこが問題か。

- ・社会保障には健康な労働者を多く生み出す効果があり、その恩恵を受ける企業が相当の負担をするのがスジ。一方「全世代型社会保障」は、労働者が負担する社会保険料や消費税を社会保障財源にしている。大企業を中心に内部保留が急増している現実を鑑みれば、法人税の優遇税制や連結納税制度の見直しこそ急務である。
- ・国民健康保険税の高騰を抑えるため、自治体を実施している国保財政への法定外繰り入れの廃止も掲げている。法定外繰り入れは自治体による「人権配慮」であり、廃止は反人権的といえる。社会保障制度は、健康権、文化権、生活権を掲げた憲法25条の具現化である。店頭で売買される商品ではなく、そもそも「受益と負担」の原則は働かない。現況の社会保障政策には人権権利の視点が未だ不十分と言える。

## (4) 日本国憲法・基本的人権と社会保障

## (5) 対抗軸としての医療保険改革私案

## ○ 2 日目 (11 月 6 日 午前 9 時 30 分から午後 3 時 30 分)

### 1 持続可能な社会に向け、交通権を保障した地域交通政策を考える

#### (1) 地域交通政策の理論

- ・ 地域における交通問題を解決するためには、地域の課題にある本質をとらえ、それを解決する交通政策を創造することが重要。
- ・ 交通問題、政策を考える意義は次の 5 つ。
  - ① 持続可能な地域社会を創造する時、交通は、エネルギー、食、水と共に社会的な基礎となる。
  - ② 交通政策はまちづくりの基礎となる。
  - ③ 交通は幅広い社会的な便宜をもたらす。
  - ④ 交通の本質は人との交流であり、交通は文化を生む。
  - ⑤ 交通は人間社会を支える基本的な人権である。
- ・ 地域交通政策を考える時の基本的な考え  
誰もが、いつでもどこでも豊かな交通を享受できる交通社会を目指す。
- ・ 「交通権」は、重度障がい者が「私も外に出たい」という思想から交通権学会が「国民の交通する権利」とし、憲法 23 条 (居住・移転及び職業選択の自由)、憲法 25 条 (生存権)、憲法 13 条 (幸福追求権) など、関連する人権を集合した新しい人権であると定義づけた。
- ・ クロスセクターベネフィットとは、「ある部門で取られた行動 (出費) が、他部門に利益 (節約) をもたらす」という考え。公共交通への税負担は、多くの社会的な便宜をもたらすという考えである。

#### (2) 地域交通に係る法律・制度

- ・ 地域交通の現状として危惧することは、研究者や行政が「地域交通は地域の人 (ボランティア) で地域の人たちの責任において地域の交通を確保する」という考え方を基本的な考えとしていることである。国は経済的な価値からとらえ、自治体への「補助」も国が事業内容を定め、事業評価を重視した制度になっているため、自治体が予算を確保できないことも交通問題をさらに深刻にしている。

- ・問題意識としては、交通は衣食住と共に人間の存在を支えるものであることから、交通権を保障する法制度を確立することが、国・自治体の責務と考える。公務員は憲法の理念を実現する公務労働に誇りを持ち、地域に入り、地域の声を聞き、地域の課題を理解し、課題解決のための政策をつくる大きな力になってほしい。
- ・特別交付税措置を活用した地域交通の拡充を。コミュニティバスなど、運行に伴う赤字分の10分の8が特別交付税で措置される。交付要件は、次の3つ。
  - ①民間バス路線への赤字補助
  - ②民間委託のコミュニティバスの赤字補助
  - ③自治体がバスを購入して運行している場合
 交付されない場合は次の3つ。
  - ①運賃が無料
  - ②黒字
  - ③運送量が150人以上

### (3) 地域交通に係る事例研究

- ・アメリカ・ポーランドでは、自動車の市街地への流入を規制し、公共交通を大切にした交通政策を進めた結果、徒歩・自転車・公共交通が大切にされた豊かな都市が生まれた。同時に郊外では農業振興が果たされている。
- ・岐阜市では、
  - ①総合的な交通政策を政策理念から各地域での度重なる市民交通会議での話し合いで策定した。
  - ②社会実験を通じて自動車交通も含めた総合的な視点で総合交通政策を確立した。
  - ③市民参加の下、交通事業者との協同、行政の責務により市内各地域でコミュニティバスのネットワークを確立した。住民が要望する事業計画を確立してきた。市長公室に交通政策課があった。まちづくりを交通政策中心で考えてきた。
- ・木曾町、富山県朝日町「まちバス」、韓国ソウル

- ・原則は、次の4つ。
  - ①地域内の生活実態を把握する。
  - ②交通事業者、地域住民、近隣自治体との協同と参加。
  - ③総合的な地域政策をとらえる。
  - ④探求心と工夫を追求すること。

## ○所感

- ・2040年までに、連携の事実を元に地方自治体を解体し、「圏域行政体」の構築を図る。平成の大合併とは全くの別物で、地方自治法上の「地方公共団体」ではなく、議会を持たないし、自治権もあいまい。「公共サービス」を最大限企業等に担わせる。社会保障の担保ができなくなることを危惧する。
- ・自治体の責務である交通権を保障するという事は、いつでも、どこでも、誰でもが意見が言える場をつくり、それを政策に反映することが、住民参加と言える。出発点は住民であることをあらためて学習した。

この研修で学んだことをしっかり議会活動に生かしていきたい。