

地域自治区を恒久的な制度として 条例を全会一致で可決——2日の臨時議会で

2月2日、臨時議会が一日だけの日程で開かれました。旧上越市地域への地域自治区の導入が延期されたことから、現在13区に設置されている地域自治区と地域協議会を、合併特例法による設置から地方自治法による恒久的な制度とするために、「地域自治区の設置に関する条例」という新たな条例が提案されました。内容的には、合併時の「地域自治区の設置に関する協議書」をほぼそのまま条例化したものです。

「附則」で、旧上越市地域への「速やかな」設置をうたっています。総括質疑で、「議会との協議」「市民への周知」との答弁があったので、総務常任委員会で「いつ、どのようにに市民に周知するか」を聞きました。区割り等を再検討し、議会と協議した後、市民に説明するということでした。

いわゆる「福祉灯油」などを実施するために、1月9日に専決処分した補正予算が可決されました。この中で、「通知した対象者の内、短期間だったが6割を超える方々から申請があった」ことが明らかになりました。まだ4割近くの対象者が残されています。回りにまだ申請していない人がいたら、申請するように話してください。

今、国会で焦点になっている「道路特定財源」の堅持を求める意見書が上程されました。上越市議会では、「意見書の採択は全会一致が原則」になつていたのですが、反対意見があるにも関わらず、提案されました。樋口良子議員が日本共産党議員団を代表して反対討論を行いました。（裏面に大要）

党議員団の他に、市民クの本城文夫、田村恒夫、仲田紀夫の3議員も反対しました。

日米共同訓練に反対する県民集会が、「二日共闘」という形で、訓練のたびごとに行なわれてきました。今回も、上越地区労連や平和環境労組会議、平和委員会等の平和団体に、日本共産党、社会民主党、新社会党の三党も加わり、スポーツセンター駐車で集会が開かれました。陽がさしていましたが、冷たい風が吹く中、およそ500名の市民が集まりました。久々の反戦集会です。自衛隊高田駐屯地から本町、高田駅前へとデモ行進しましたが、南城高校入口から神社まで連なる隊列になりました。米軍と自衛隊と



日米共同訓練 反対県民集会に 約500人 2月2日

の共同訓練は、今回で8度目になります。今回の共同訓練の特徴の一つは、高田の自衛隊との共同訓練だということです。今までは他所から来た自衛隊でした。一つは、米軍の宿泊に民間施設が使われることです。これまででは、関山演習場に幕営したり、高田駐屯地の施設を利用していました。

アメリカが海外で引き起こす戦争に自衛隊を参戦させようという動きが、最近ますます強まっています。



日本共産党上越市議会議員 杉本敏宏の 市政レポート

2008年2月10日 No.174
発行・杉本敏宏 事務所
上越市東本町5丁目1番38号
TEL 025(524)3787 FAX 025(524)3832

樋口良子議員が行なった 道路整備財源の制度堅持に関する意見書 に対する反対討論(大要)

日本共産党議員団を代表して、発議案第〇号道路整備財源の制度堅持に関する意見書の提出について、反対の立場で討論いたします。いわゆる道路特定財源の問題は、今、国政・地方政治の熱い焦点になっている問題です。

「読売」1月16日付の世論調査では、上乗せされた暫定税率を「やめた方がよい」が61.1%、また本日の朝日新聞の世論調査でも60%など、現状のまま道路をつくり続けることに批判的な見方が広がっています。日本共産党は、道路特定財源はやめて一般財源化し、道路にも、福祉、教育にも使えるようにすることを求めています。10年間に59兆円も道路整備に使う「総額先にあき」の「道路中期計画」は撤回するべきです。暫定税率については、「道路特定財源をさらに上乗せして、無駄な道路をつくることを加速する役割を果たしてきた」として廃止を主張しています。

この問題の本質はどこにあるかといえば、ガソリン税や自動車重量税、軽油引取税など10年間で59兆円という巨額の税収を、もっぱら道路建設につき込む道路特定財源のしくみを、10年以上の将来にまで温存しようとすることにあります。国土交通省が策定した2008年

度から10年間の「道路の中期計画」によると、今後10年間の道路建設費は68兆円、1年当たり6.8兆円に上ります。道路特定財源は国・地方合わせて6兆円程度で、今後10年間はすべて道路建設に使い切る計算になります。そもそも道路特定財源は、国道と都道府県道の舗装率が5%しかなかった半世紀前に、「整備が急務だ」という理由で「臨時措置法」としてスタートした制度です。その後、道路整備が進み舗装率が97%を超えた現在、道路特定財源を続ける理由はまったくありません。本当に必要な道路は一般財源で建設できます。

治山治水、河川、空港、港湾、公園などさまざまな公共事業があります。しかし、政府が定める公共事業の長期整備計画のうち、総額を先に決める「総額方式」をとっているのは現在、「道路整備計画」しかありません。一方、福祉や教育などには「特定財源」はありません。公立病院の統廃合計画や少子化に合わせて教員定数を減らす計画など、削減計画はあっても、長期の整備計画はないのが実態です。

政府は「真に必要な道路を整備する」といいます。問題はその道路がだれにとって必要なのかということです。歩車道の区別のない危険な通学路の道幅を広げたり、防災・防雪対策の生活道路の整備は当然であり、緊急性が求められます。それに対し、空港・港湾のアクセス道路整備はは



どうか。政府の計画は10分以内に高速道路などへの到達が可能になることを目標にしています。加えて国際標準コンテナ用の車両が通れるように橋を補強したり、道路の幅を広げるといった内容です。物流機能の強化をうたって推進されるスーパー中樞港湾整備と一体の事業でもあり、喜ぶのは関係業界です。生活関連に優先して整備する必要はありません。

道路特定財源が、道路以外のものに使われている実態が、最近次々と明らかになってきています。「これらは具体的な建設場所を特定しないで総額だけを決め、どうつくるのかは道路局のさじ加減」という「総額先にあき」というやり方から必然的に生じてくる問題です。

意見書(案)は、本年度末に期限が切れる特例措置が維持されない場合には、地域に重大な問題が発生するとしております。しかし特例措置が廃止されたとしても本来の税率に戻るだけであって、本来税率だけでも約3兆円の税収があり、道路特定財源そのものがなくなるわけではありません。政策課題の筆頭に「国際競争力の確保」を掲げ、22.7兆円約4割をつぎ込んで「基幹ネットワークの整備」として高速道路や物流関連の大型道路建設を促進しようという「道路の中期計画」を見直せば、十分、地方の道路整備を進めることが可能です。私たちは、道路特定財源はやめて一般財源化し、道路にも、福祉、教育にも使えるようにすることを求める立場から、本意見書(案)の採択に反対するものです。