

出張報告書

令和 5 年 2 月 28 日

市議会議長 様

会 派 名 日本共産党

代表者氏名 岸田厚

下記のとおり報告します。

記

1 目 的 自治体研究社

第58回市町村議会議員研修会ZOOM 参加の為

2 出張先 会派控室

3 出張期間 令和 4 年 11 月 24 日～令和 4 年 11 月 25 日

4 出張者氏名 今口千代子・岸田厚・田中市子・中井良介

5 てん末報告 別紙

2022 年 11 月 24 日(木) 13:30～15:30

【講義 1 社会保障のあゆみと協同】

講師：芝田英昭（立教大学教授）

講義の概要

1. 尊厳の理解と人権への昇華

・人間の尊厳は、1948 年の世界人権宣言で、特定の「市民」から「人間一般」の尊厳へと昇華し使用されることになったが、一方的な天賦のものではない。産業革命の中で他人の窮状を自分事と考え、共にその状態を改善するために運動する力を獲得した。人間の尊厳は、天賦のものではなく運動により勝ち取ったといえる。

・思考能力と優生学。複雑な思考能力を持ち合わせない場合は、「尊厳は無いのか」。

・人格と尊厳。カント「人格とは、自らの意思で道徳的に生きるという自律の力を持つ存在であり、人間が尊いのは、この人格を持つことである。」

・死者の尊厳

「人間の尊厳」ほど、その概念が曖昧模糊としており、時代とともに変化して きたものはない

2. 協同について

・人間の存在は、孤立的なものではなく、他者との相互承認・相互依存関係によって成立しており、能力を高め発揮できるか否かは、その人を取り巻く人間関係 の豊かさや経済的支援の投入量の多寡によって決まる。人間は他の人との関わりの中で協力・協同しながら、能力が開花していくのではないか。

・能力が発揮できたことが、協力・協同の結果として理解できるのであれば、分配された所得を私的所有することに固執するのではなく、協力・協同への見返りとして再分配に貢献することが求められるはず。再分配への貢献は、累進的な所得税・社会保険料を通して行われるべきではないか。

3. 社会保障と人権

・1990 年代以降、自民党政権は社会保障を「自助・共助・公助」の三層構造で 捉えてきたが、岸田政権では社会保障を「自助・互助・共助・公助」と四層構造 で捉え、「互助」を復活させた。

・互助は、「相互に支え合っているという意味で「共助」と共通点があるが、費用負担が制度的に裏付けられていない自発的なものであり地域の住民や ボランティアという形で支援の提供者の物心両面の支援によって支えられている」ものであるとしている。

・憲法が保障する「健康で文化的な最低限度の生活」を送る「生活権」を「保障する」のは国である。従って、公が国民を助けるとの「公助」の概念で捉えるのではなく、人々の当然の権利を保障すると理解すべき。

考察

・人間の「尊厳」は運動によってかちとられたものであるということを歴史からひも解き、優生思想や死者の尊厳など、人間の尊厳について、深く考えさせられるものであった。また、岸田政権下で「共助」と違い費用負担が制度的に裏付けられていない「互助」が復活。「生活権」は国が保障すべきであるという点で、「公助」ではなく「公的責任」とすべきではないかと考えるが、ますます、国がそこから離れて行っているのではないかと危惧する。

2022 年 11 月 25 日(金) 13:30~15:30

【講義 2 地域公共交通の危機を超えて未来図を考える―自治体の権限と財源の課題】

講師：西村茂（金沢大学名誉教授）

講義の概要

「移動の格差」（居住地・所得・性・年齢・健康状態など多様な要因）

交通・移動手段にアクセスできる移動の権利（交通権）が、平等に保障されるべきとの思想が生まれた。

人の移動を大きく変えた 2 つの要因。①2020 年春以後のコロナ禍。密になる公共交通の利用は大きく減少、徒歩、自転車、車での移動が増加。②技術の発展です。行動面では、スマートフォンなどで経路や目的地の検索が当たり前となる。移動データの収集が進み、個人の行動が誘導、統制。移動手段・サービス面では、自動運転だけでなく、車の脱炭素化、電動キックボード、超小型モビリティなど 1~2 人乗り手段の商品化、相乗りなどのシェア（共有）サービスが展開。関連して生活時間に占める移動時間の見直し（テレワーク）も定着。経路が固定されている公共交通（バス、コミバス、路面電車、地下鉄、鉄道など）、および「古典的な」公共交通であるタクシーの乗客減。

従来から人口減少・高齢化と大都市圏への集中で打撃を受けていた地域の公共交通は、コロナ禍と移動技術によってさらに利用者が奪われている。

これは一時的な変化ではない。したがって未来の公共交通政策は、地域にいまあるものを維持・改善するだけでは不十分。自治体は移動を公平に保障し、「移動の権利」を現実化しなければならない。市町村内すべての地域をカバーする移動のネットワークが求められている。

多様な移動政策

- ・四万十市のデマンド交通
- ・金沢市のデマンド型「乗り合いバス」
- ・自家用自動車有償運送（交通空白地）：佐井村（青森）
- ・京丹後市（丹後町）の「ライドシェア（相乗り）」
- ・運転免許返納者はデマンドタクシーが生涯無料（栃木県真岡市）

- 民間企業による無料交通（金沢市）
- 徒歩や電動アシストを含む自転車、電動キックボードでの移動

考察

人の移動というものが大きく変わった中、これまでのニーズを前提にした施策では、利用者拡大という面でも財源面でも行き詰まる。社会のあり方の変化、環境負荷への配慮なども必要である。ニーズそのものを変えていくような施策が必要になるという考え方が示されたうえで多様な移動政策の事例が紹介された。市民とともに学びつつ本市に合った新たな移動政策をつくりあげていくことが大切ではないかと考える。