

～進められている「地方分権」ではくらしと地域が壊されます～

国民の交通権や安全を確保する 国土交通行政の民主的充実のために

国民のみなさんとの対話を呼びかけます

私たちの考えをお届けします

私たちは、住民自治による民主主義を拡充する立場からの地方分権には大賛成です。しかし、政府が進めようとしている「地方分権」は国の出先機関を統合・廃止して、国民の権利を奪う行政サ・ピスの切り捨てであり、到底賛成できるものではありません。

最大の問題は、国の役割を外交・防衛などに限定し、社会保障などの国民の権利に対する国の行政責任を放棄しようとしていることにあります。

逆に、いまほど国・地方を問わずに行政への期待・責任が高まっているときはないのではないのでしょうか。経済危機による生活・雇用不安、高齢化による医療・福祉の充実など、切実な国民要求は山積しています。国土交通行政においても、国民の足を守る公共交通網や生活基盤・防災などの社会的インフラ整備、地域生活に不可欠な気象行政の充実など、果たさなければならない役割は増大の一途です。

改革をするなら、国民要求に応えて、行政がその役割を十分発揮できるようにすべきではないのでしょうか。

それは、「生存権」に代表される憲法が規定する基本的人権を保障する方向での行政の充実ではないのでしょうか。地方分権の本来のあり方も、この立場から議論されなければならないと考えます。

2009年6月

国土交通省労働組合共闘会議

(略称：国土交通共闘)

全運輸労働組合(全運輸)

全建設労働組合(全建労)

全運輸省港湾建設労働組合(全港建)

全気象労働組合(全気象)

進められている「地方分権」とはどのようなものなのでしょうか？

～私たちはそのねらいや本質をこのように考えています～

住民自治の視点がない「地方分権」改革

いま、新たな地方分権改革の検討が政府の諮問機関である地方分権改革推進委員会によって進められています。出された1次勧告では基本的な考え方が示され、そこには「地方が主役の国づくり」を標語に掲げ、そのための完全自治体をめざすとして、「基礎自治体優先の原則」のもとで国と地方の役割分担の見直しを行い、国の権限を地方に移譲することを最大の目標にするとしています。

言葉のうえでは地方自治の拡充を想起させるような羅列になっていますが、実際には逆行とも言えるべきものであり、地方自治を発展させるうえでの原点ともいうべき、住民の権利、福祉の実現を目的とする住民自治の拡充という基本的視点が全く欠落しています。そのために、勧告内容は効率化を謳い文句に二重行政を排除するとして、国の行政組織の廃止や縮小に終始しているだけで、結局は国の役割が限定され憲法で保障された国民の権利である「生存権」などのナショナルミニマムを壊そうとしています。

本質は「小さな政府」論による行政の減量・効率化

そもそも、地方分権は小泉政権が掲げた構造改革路線を踏襲する「小さな政府」論を源として、急速に進められてきました。そして、「官から民へ」「国から地方へ」の掛け声のもとで、国民サービスの後退や規制緩和による大企業のビジネスチャンス拡大、地方への支出削減が押し進められました。

この背景には、グローバルな国際競争での生き残りをかけるわが国多国籍大企業が、安上がりで効率的、かつ強力な中央・地方の行政システムを求めていることにあります。多国籍企業にとっては、各種補助金や地方交付税などに代表されるこれまでの地方への財政支出のあり方が、高負担で生産性の低いシステムであるとの論理によって、安上がりな行政システムを求め、行政コストのかからない国と地方のあり方として、「地方分権」を狙っています。

地方分権を言いながら基礎自治体つぶし、分権改革は誰のためか

地方分権を言いながら最も住民自治の基礎となる市町村などが平成の大合併によってつぶされ、3,300ほどあった自治体は1,800まで再編されています。

地方分権という言葉とは裏腹に、構造改革路線のもとで新自由主義政策に基づく徹底的な自治体の効率的再編成を進め、資本と市場にとって余分な地域は切り捨て、必要な地域だけを選択して行政投資を集中してきたというのが実態ではないでしょうか。しかも、地方分権は政府が将来の道州制の本格的な導入の道筋をつけるものとして位置づけているように、財界が示した「グローバル国家」論に応えるかたちで道州制と一体で進められようとしています。道州制による最終的な姿では市町村を当面は1,000、将来は300程度に大幅に整理した「基礎自治体」にするとしています。そして「中2階」といわれる府県は廃止して、国家機関ともいべき道州と基礎自治体からなる2層制の上意下達構造の「地方自治制度」をつくらうというのです。

経団連の提言では、道州制導入による国と地方の公務員大削減と公共投資の「効率化」で生み出される「新たな財源」をもとに、道州が道路や港湾などの「インフラの整備を自主的に行う」ことができるとしており、道州制導入の狙いが財界・大企業の新たなもうけのための「資金」づくりであることを露骨に示しています。

「地方分権」という名でもって改革されようとしている国と地方の姿は、国民にとって「生きづらい」社会になることは容易に想像されるものであり、現在、問題となっている「貧困と格差」を一層拡大するものでしかありません。

地方出先機関は国民にとって要らない国の組織なのでしょうか？

～二重行政ではなく、ナショナルミニマムの担い手として必要だと考えます～

二重行政論は「二重」と「役割」の混同、行政サ - ビスの内容が問題

出先機関の見直しに対しては、二重行政の弊害を是正するとして、その観点から統廃合の整理をしようとしています。第2次勧告では、地方整備局など6機関を統合して企画部門を中心に「地方振興局」として府省を越えた総合的な出先機関に統合。公共事業を担う実施部門を分離して「地方工務局」を設け、振興局とともに内閣府所管とする内容が出されました。こうした出先機関の統廃合は二重行政でムダがあると見る見方ですが、改革委員会は国も県あるいは市町村も道路管理をはじめ同じ業務をおこなっているものは二重行政と決めつけています。例えば、道路管理で言えば国道も地方道も交通網を確保するという内容では同じですが、どのネットワークを確保するのかによって異なります。自治体などが管理する道路は生活道路としての機能が求められますが、国道は全国的な動脈としてのネットワークが使命であり、どんな時でも全国的な移動が可能とならなければならないものです。

また、災害時などでは道路は複数管理を原則としており、対応機関がひとつであれば災害対応がとれない可能性をもっており、安心・安全を確保する役割を喪失しかねません。国民の足を保障するためには、事業や管理の重層的実施というのはムダではなく国民のみなさんの権利を確実に保障するためのものです。出先機関の見直しに対しては、「地方でできるものは地方で」の考え方で進められていますが「誰が」のまえに「どのように」行うのが優先されなければなりません。単純に二重行政をムダだと決めつける論理は、行政サ - ビスを切り捨てるためのものでしかありません。問われているのはサ - ビスの中味であり、その内容が重層的に行われれば行われるほど国民にとっては歓迎されるものです。

ナショナルミニマムの担い手としての出先機関

私たちが行う公務とは憲法25条にあるように、「国民の最低限の生活する権利」(ナショナルミニマム)を国自らの責任で行うことで、その義務を果たすこととなります。一般的にナショナルミニマムは、狭義の意味で憲法25条に規定される「生存権」を保障するものとして全国最低賃金や生活保護基準などの社会保障を指していますが、広い意味ではその内容や水準も一定のものではなく、その時代を取り巻く経済や社会構造、行われている政策などによっても変化し、生活環境・交通の確保、公衆衛生など多岐にわたります。

しかし、実際には生活保護行政で餓死や孤独死が頻発しているように、生活の自助努力の強制の押し付けで、最低限度の生活保障を請求する権利を著しく狭められています。こうしたナショナルミニマムを狭める考え方は、社会保障だけでなく、それ以外の領域をも著しく限定するようになっていきます。社会基盤の分野においてもナショナルミニマムとしての社会基盤整備は一応達成されたとして、住民に対しての適正な受益と負担による考え方が横行しています。しかし、近年頻発している大災害や温暖化による懸念を考えると、どこで暮らしていても安心と安全が保障される基盤整備の行政需要は拡大しており、これらはまさにナショナルミニマムとして国がやるべきものです。

「地方分権」における行政体制の議論は、国と地方の役割分担のなかで国の役割を縮小するという展開で終始しています。国と自治体の役割は、地域住民が選んで直接コントロールできる市町村が基礎的自治体であり、都道府県はそれを補完する役割として存在し、国は基本的人権の保障することを存在意義として担っているのではないのでしょうか。当然、国は基本的には自ら行政を行う責任があり、そのための行政機関として私たちの出先機関があります。裏返して言えば私たちの組織がなくなるとするのは、国としての行政責任の放棄でしかありません。

国土交通行政の果たすべき役割をどう考えているか

私たちは国民の権利を保障する立場からの

国土交通行政の充実を求めています

国民のいのちや暮らし、「国民の足」を支える使命

2001年の省庁再編により、運輸省、建設省、国土庁、北海道開発庁が統合され、国土交通省は誕生しました。公共事業の8割を扱うことから利権が集中する「巨大官庁」との批判を浴びつつも、利用面のソフトと整備面のハードが結合した総合交通政策を行う組織として、国民生活を支える社会資本整備や防災を柱とする行政を担っています。

これらの行政は、国の組織として全国的な観点や規模で進められるものでありながら、当たり前ながら国民生活との関係や地域とは切り離せないものです。例えば、交通というのは重要な生活手段として、地域社会で孤立せずに生きていくためには、必要ときに適切な交通手段が活用できることが不可欠なものです。人が移動するという行為は基本的な権利であり、誰にも保障されるべきものです。

しかし、実際には赤字路線のために鉄道やバス路線が廃止され、移動の自由が剥奪されたりしています。憲法に照らした国民の権利の観点から見れば、移動の自由を守るための最低限の公共交通網の整備は国土交通省が国の責務として果たすべき役割です。同様に他の政策分野である社会資本整備や気象行政でも、国民の権利を保障する観点からは国民の安全・安心を守り、暮らしを支えることが国土交通省が担っている使命であると考えます。

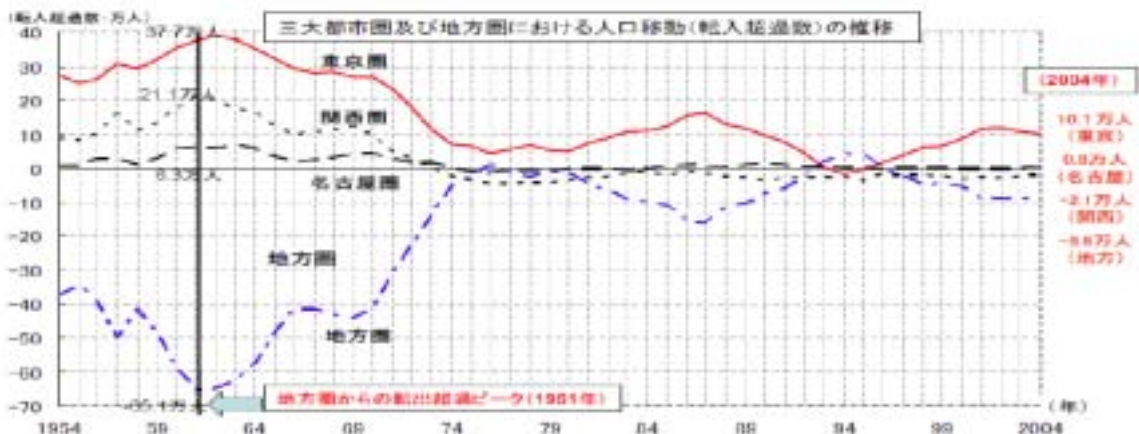
地域間格差を解消する今日的な国土交通行政の展開を

これまでの国土交通行政の中心は、90年代以降に強まった国際競争力の向上を掲げて、国際物流・高速交通体系の戦略的整備のもとで大規模プロジェクト中心の開発が柱になっています。そのために、交通機能や整備が大都市圏に集中する一方、地域は置き去りにされ、過密・過疎問題が進行し、地域では国民の足や生活基盤が奪われるような深刻な事態が発生し、地域間格差が広がっています。

国土交通省（白書）による調査でも、「大都市と地方との地域間格差」を7割近い国民が認識し、高齢化や人口減少に不安を感じ、6割以上がこうした格差を望ましくないとしています。地域づくりは、それぞれの地域が主体的に取り組んでいくものですが、国民が安心して暮らせるような基盤や移動の保障はナショナルミニマムとして国が果たさなければならない責務であり、一次産業の振興や防災の充実をふまえた地域間格差の解消は国土交通省の今日的な役割と考えます。

この観点から言えば、「地方出先機関の見直し」は国の責任放棄として許されませんし、逆に国民の足を守る行政や生活・防災への社会的基盤整備、国民のためのキメの細かい気象行政などによるきめ細かい国土交通行政の展開が地域に密着して求められていると考えます。

地方と都市の現状(出典：国土交通省)



国土交通省の地方出先機関はこんな使命と役割をもっています

地方整備局

地方運輸局

地方気象台

国民の安全を守り、暮らしを支えるのが地方出先機関の役割です

地方整備局（河川・道路等関係）

〔国の組織（直轄事業）としての役割〕

現在の地方整備局（旧建設）の業務は、国土の利用、開発及び保全、そのための社会資本の整備を図ることを任務としています。その任務を遂行するために、国土計画、国土利用・開発及び保全等に関する政策の企画立案、河川や道路の整備や利用、保全その他の管理に関する事務、建築物に関する基準に関することや住宅の供給、居住環境の整備に関する事務、水防など災害の防止に関する事務等を行っています。

これらは国民の生命・財産を守り、安心して暮らすための国土づくりを目的とするものです。重要度の高い幹線道路や人口が密集した大河川などの基幹的な社会資本整備や維持管理を地域に根ざし、地域住民に近い存在である整備局が行うことで、国家が国民に「安心と安全」を保障し、国としての責任を果たしていると言えます。

〔今後の社会資本整備のあり方 ～劣化が急増するインフラの維持管理を～〕

日本の社会資本整備は、戦後の荒廃した状況から約60年間かけて急速に行われてきました。当初の社会資本整備の考え方が、約50年の耐用年数と想定して構築していることから、今後数十年の間に社会資本の劣化が急速に進み、国民の安全・安心が危機に瀕することになります。

具体的に橋梁を例にとると、平成19年時点では通行止め85橋、通行規制599橋となっており、そのうちの87%が市町村管理の橋梁です。市町村では過去5年以内に一度も点検を実施していない橋梁が88%もあることが明らかとなっており、実質点検が行われていない状況です。

また、今後建設後50年以上経過し高齢化する橋梁数も下表のとおり、これから急増することから、適切な点検・早期発見・診断・評価しての予防保全が必要となってきます。



坂本町 町道下田瀬1号線 森田橋の架橋状況（1990年）
国土交通省ホームページより

今後50年経過する橋梁数(直轄国道と道路4公団)

2001年	2006年	2011年	2016年	2021年
1,178 橋梁	2,063 橋梁	4,332 橋梁	10,612 橋梁	20,152 橋梁

今後はこれまで造った社会資本の高齢化という局面を迎え、堅実に社会資本を整備しつつ、これまでに出来上がった社会資本を維持・管理することが、大きな課題となっています。国民生活に直接影響を及ぼす社会資本の維持・管理技術は法整備も含め、全国的な視点で早期に確立することが求められていることから、国が責任を持って確立することが必要です。

さらに、災害時には緊急に一定期間、大量の物的・人的資源を投入しなければならない場合があります。これが可能なのは、やはり全国に組織的ネットワークを保有する国の組織です。それぞれの自治体で災害対応の資材や機械、作業を行うオペレーターを常に確保しておくことは、困窮した地方財政をみても現実的ではありません。国と地方の役割に応じて分担し、備えておくことが行政コストも安くなります。これまでのように、国と地方のそれぞれの役割と分担を明確にし、国がしっかり直轄事業に責任を持つことで、国民の暮らしに安全・安心が確保されることとなると考えます。

地方整備局（港湾関係）

〔国の組織（直轄事業）としての役割〕

地方整備局の港湾関係組織は、港湾法に定められた基幹的な港湾において、直轄事業による港湾整備を行っています。近年のグローバル化に伴う国際物流の増大によって港湾をとりまく環境も大きく変わり、施設整備に留まらない国際・国内海上輸送ネットワークの進展による海上物流システムを構築することも国の役割として求められています。

そのために、その地域の条件だけではなく、広域的・全国的視点でのネットワーク形成や背後圏とのアクセスや地域産業との関係など、実効性や効率性の観点から計画や事業調整などを行う政策判断を伴う業務になっています。

また、物流面からの港湾整備だけでなく、切迫する大規模地震による津波や高潮から人命や財産、経済活動を守るための防災業務をはじめ、テロ等への保安対策、海域環境改善など、個々の港湾管理行政の範囲を超え時代の変化に対応した多岐にわたる業務も行っています。

このように、港湾関係組織も多面的な港湾機能に対して、時代の変化による要請に対応しながらハード・ソフト両面の業務を実施しています。

〔高まる港湾における国の役割 ～物流・防災の拠点として～〕

地方分権改革推進委員会は、港湾に対する国の役割を拠点の港に限定することを勧告しており、拠点以外の港湾は自治体への移譲対象として方向付けています。しかし、拠点港湾に貨物を集約し、スケールメリットを図るためには、国内物流ネットワークの充実は不可欠な要素です。トラック輸送などと比べ環境面で優れている内航海運を活性化させることは環境問題からも重要ですし、地方の産業振興や道路・鉄道などの総合的な交通ネットワークを構築する観点も併せて、地方の港湾を外したネットワークというのはありません。港湾の機能はネットワークが基本であり、ネットワークを考えるうえでは全国的視点は欠かせず、ネットワークの構成部分となる港湾施設は、国が責任を負うべきです。

また、大規模地震に対する港湾への期待も高まってきています。6400名の人命を奪った阪神淡路大震災は、港湾施設や輸送ルートの破壊が市民生活と地域経済にとって、港湾の役割がいかに重要であるかを明らかにしました。

同時に、温暖化による高潮や波浪災害も頻発しており、沿岸防災の重要性が指摘されています。

にも関わらず、自治体の財政格差によってその対策は均衡を失っており、命に格差が生じる事態をうんでいます。命に対して、地域間格差はあってはならず、大規模災害に対する防災は、国が責任を負うべきだと考えます。



地方運輸局

[国の組織としての役割]

地方運輸局組織は、航空を除く陸上・海上交通にかかる安全・環境に重点を置き、交通政策と観光行政を総合的に展開するために、ブロック機関として地方運輸局（神戸運輸監理部含む）と、その出先機関として都道府県単位に運輸支局が設置されています。また、運輸支局の管轄が広域になる地域においては、自動車検査登録事務所・海事事務所が配置されています。

その主たる業務としては、鉄道・トラック・バス・タクシーや旅客船・貨物船などの運送事業の許認可、輸送の安全確保のための監査をはじめ、外国船舶の監督、船舶の運航監理、船員の労働保護、船舶や自動車の検査・登録、自動車や船舶を製造する事業者の指導監督など、航空を除いた交通運輸モード全般に関与し、総合的な行政を展開しています。

「人」「物」の移動（輸送）は、国民生活に欠かすことのできないものであり、それを支える交通運輸産業の健全な発達と安全性の保持のための役割を担っています。

[総合的な交通運輸行政を ~ 国民の交通権保障のために ~]

交通運輸行政においては、参入規制は撤廃し、安全や環境保護などの社会的規制は必要最小限にという政府の規制緩和方針に基づき、96年に運輸省（当時）が「需給調整規制撤廃」の方針を打ち出しましたが、その結果、トラック事業で過積載・過労運転による重大事故が多発し、タクシー事業での過当競争による乗務員の劣悪な労働条件悪化が引き起こされるところとなっており、安全確保や輸送秩序確立のための事後チェックに必要な指導監督体制の強化・確立が緊急の課題となっています。

一方で、現代社会における交通運輸は、通勤・通学、物資輸送などの生活交通は勿論、物流・情報などの生産関連交通、旅行などの文化的交通など広範にわたり、衣食住に次ぐ人間の基本的な生活条件になっています。しかし、昨今、交通の過密・集中化や生活交通の切り捨てがすすむに伴って、交通災害や環境破壊、交通手段をめぐる地域間格差、子どもや高齢者・障害者など移動制約者（交通弱者）への「交通疎外」などの矛盾が深刻となってきています。「交通権」という新しい権利概念のもとで、国民が共有・行使できる社会制度を確立していくことこそが、国に求められている役割といえます。

交通運輸行政の問題点は、陸海空にわたる総合的な行政展開が十分に達成できていないことです。必要性に疑問のある空港や港湾の建設が行われる一方で、地方ローカル線やバス路線など「地域住民の足」の切り捨てが進められてきました。こうした事態を放置したまますすめられた規制緩和政策は、交通運輸の公共性を破壊し、地域住民の「足」の切り捨てを加速する結果になりました。資源・エネルギーの有効活用と地球環境保全など「持続可能な社会」の実現が強く求められている今日、総合的な交通運輸政策を確立し、環境と調和した効率的で安全な交通システムを形成していくことが重要となっています。

さらに、総合的な交通政策の不在とも相まって、高速道路、新幹線、空港や港湾、架橋の建設など、大型プロジェクト中心の交通インフラ整備は、過疎過密問題を深刻化させ、交通政策の歪みを引き起こしています。

そのため、公共事業を軸とする交通インフラ整備などハード行政と交通政策立案のソフト行政を一体的に展開していくしくみが求められており、名実とも「国土交通行政」を国の責任として実施する必要があります。そのために国民の交通権保障を掲げた「総合交通基本法」（仮称）を制定し、公共事業の抜本的な見直しとも結合して、交通弱者などにも行き届いた交通運輸行政が今後の国の役割として求められていると考えます。

地方気象台

[気象台の役割]

地方気象台は、各都府県毎（北海道と沖縄県は複数の区域に分けて）のエリアを担当し、注意報・警報などの防災気象情報を発表し、都道府県や国の各出先機関と連携して災害の予防、軽減、復興に寄与しています。また、地方整備局や都道府県と共同して具体的な河川の水位を予測し、防災対策に寄与する予報や警報を発表する業務も行っています。

地震・火山災害に際しては、気象庁本庁や各管区気象台と協力し、活動の推移に関する情報の発表や解説を行うとともに、2次被害の防止と復興活動に資する気象情報の発表もあわせて行います。

この他にも地域を代表する観測点として、有人による精度の高い観測を維持し、気候変動を監視する役割も果たしています。

[気象情報は国民の共有財産 ～ 防災情報は国の直接責任で～]

気象事業は、災害の予防、交通の安全の確保、産業の発展、地球環境の保全など、国民の生命と財産を守り、公共の福祉に寄与する重要な行政です。災害から国民の生命と財産を守ることは、国に第1義的な責任があります。災害の予防、災害からの復興、被災者への保障など、全ての段階で国の役割発揮が求められており、気象庁はそのための基礎的な情報を提供しています。加えて、毎日の天気予報をはじめ、気象庁が発表する情報や観測データは、広く国民生活や産業活動に活用されており、国民共有の財産とし国が責任をもって提供する必要があります。国民の気象事業に対する関心と期待は、ますます高まっており、気象庁が果たすべき社会的役割と責任はいっそう大きくなっているといえます。

社会活動が複雑・高度化してきたことに伴い、よりきめ細かな防災情報が求められるようになってきます。気象庁ではこうした要求に応えるため、降水の短時間予報や、突風等に関する情報、緊急地震速報や火山警報の発表などに加えて、注意報や警報を市町村毎に発表する準備を進めています。

しかし、災害を防ぐためには、たんに情報を発表するだけでなく、情報が住民に対してより迅速かつ確実に伝わり、それが避難などの住民の具体的な防災活動を引き出せるものでなければなりません。国としての専門的な立場からの情報が、地方自治体等の防災活動に効果的に活用でき、さらには国民1人ひとりの活動にも役立つよう、今まで以上に連携を強めていく必要があるとともに、国民1人ひとりへの広報活動の強化も早急に求められています。

一方、適切な情報を提供するには、気象や地震・火山など自然のわずかな変化も見逃さないよう、絶えず観測・監視を続けていく必要があります。全国的に均質で精度の高い基盤的な観測網と、各地方に展開される高密度の観測網と組み合わせることで、高精度でかつ高密度の観測体制を有効に構築することができます。

そのためには、全国的・基盤的な観測網の構築について、国がその役割を果たさなければならないと考えます。



平成19年に台風により千葉県いすみ市で発生した土砂崩れ

～国民のいのちや暮らし・国民の足を守るのは国の責任で～
国土交通行政の民主的転換と充実をめざす私たちからの提言

国民の足を守る公共交通網は国の責任で

提言1. 『交通権』の確立と交通基本法(仮称)の制定

交通手段の地域間格差などの交通運輸の不均衡な「発展」を是正し、「誰でも、いつでも、どこへでも、安心、便利、快適、正確に移動でき、かつ自由に物資を輸送できる」権利としての『交通権』を確立するため、「交通基本法(仮称)」の制定を提言します。

提言2. 交通政策を抜本的に転換する

交通政策の基本に「生活交通中心、社会的公正の重視、環境と安全を守る交通体系の構築」を理念にすえ、この理念のもとに国土交通行政については、「交通ニーズへの対応」型から「ニーズの管理調整」型に、交通管理の手法を「市場競争万能」から「必要な公的規制を強化する」に、交通事業の評価基準を、従来の「経済効率」から生活・環境・安全・公正を重んじる「社会的効率」への抜本的改革を図るよう提言します。

公共事業を生活・防災重視型に転換を

提言3. 開発型から生活密着型公共事業への転換を

大規模事業を中心とする公共事業の経済波及効果は、工事費に占める材料費や設備費の増加、施工の機械化で雇用創出効果は薄く、調達も大手メーカーのため、他産業への波及効果も縮小されます。こうしたことから、不要不急の事業は中止して住宅、福祉、防災、安全などの生活基盤を中心にした公共事業を推進することが、地域経済の再生、中小建設業の育成に効果的だと考えます。

提言4. 環境を守り、維持管理を重点にした公共事業への転換を

地球温暖化や日本の国土構造や自然条件などの環境条件を考慮して、農業・林業・漁業などの第1次産業を見直し、環境に配慮し自然との共生を図る公共事業に転換することが重要です。また、今後は開発一辺倒の公共事業から既設の公共施設を長期間にわたって利用するための維持管理、更新に重点を移していくことも必要です。

暮らしと防災に不可欠な気象行政の充実を

提言5. 国の直接責任で、生命と財産を守る防災情報を提供する

気象事業は、災害の予防・交通の安全確保・地球環境の保全など、国民の生命と財産をまもるための行政であり、気象情報は国民の共有財産として国が十分な責任をもって提供していく必要があります。そのためには、地域のくらしや経済活動に密着した情報や観測データを提供する拠点として、気象台・測候所の充実は欠かせません。

提言6. 地震・津波、火山監視と情報提供体制を抜本的に強化する

日本列島はどこでも地震災害が起こりうることから、地震・津波監視業務をさらに強化し、観測機器の整備と技術者の確保・育成をすすめると同時に、地震計の複数設置など、火山監視・観測設備の早急な整備やただちに現場に急行できるよう気象庁の機動力向上など総合的な監視体制の強化が必要です。

～憲法の立場からの住民自治の推進と地方財政の拡充を～

あるべき地方分権の方向は

私たちは、民主主義を拡充するための地方分権を推進することに対しては、大いに賛成です。しかし、いま、進められようとしている地方分権改革は財政自主権の強化など、耳障りの良い言葉を並べてはいますが、その内容は未だ不透明ですし、全体的には逆に地方自治を破壊し、憲法で保障された「生存権」さえも脅かすものと言えます。

最大の問題は、国の役割を外交・防衛等に限定し、社会保障などの国民の権利に対する責務を放棄しようとしていることです。逆にみれば、国家に関わる問題に対しては、自治体権限が及ばないこととなります。自治体行政を「身近な行政に限定」することによって、基地問題などの国家の存立に関わる事からは口出し出来ないということとなります。「住民に身近な行政」が住民の人権、生命、安全、生活に関わる行政である以上、そうしたことを脅かす基地問題や軍事利用に対しても自治体は責任をもっています。

このように、地方分権の本来のあり方は、例えば国と地方の役割分担にしても単純な線引きで決めるのではなく、憲法が規定する基本的人権を保障する立場から議論されなければならないと考えます。

私たちの地方分権に対する基本的考え方

(国と地方の本来の関心のあり方)

国と自治体は、憲法92条に定められた**地方自治の本旨**に沿った関係を確立することが最大の問題です。

住民自治: 地方の運営はその地方の住民の意思によって行う。

団体自治: 地方の運営は、国から独立した対等な自治権を持つ地方政府により行う。

この憲法が定めている「地方自治の本旨」を政府が遵守し、国が憲法上負っている**国民生活の最低限の保障(ナショナルミニマム)**に責任をもち、憲法92条の立場から地方自治を拡充することが本来のあり方だと考えます。

 (地方分権の本来の方向)

住民自治の拡充: 基礎自治体は国や行政が決めるものでなく、あくまで地域住民が監視・コントロールできるように住民主体の選択

地方財政の充実: 「住民の福祉の増進を図る」(地方自治法第1条)という地方自治体の本来の使命と役割を十分に発揮できるための財源を保障すべき。

福祉や教育の国庫負担金・補助金を充実させ、地方財政の重要な柱である地方交付税を制度本来の財源の保障・調整機能より、自治機能を財源面から保障