



2019年度安心の暮らしを支える予算に 災害復興・地方路線維持を

国保引き下げに道補助を

4月に知事選挙があるため、2019年度予算は骨格予算です。日本共産党道議団は24日、高橋はるみ知事に対し、骨格予算であっても暮らしを支える予算編成とするよう要望しました。

真下紀子団長は、胆振東部地震の基金に対し、寄付や義援金だけでなく道からも財政支援を行って復興を後押しするよう求めました。

また、地方路線維持に見通しを示すよう求めましたが、知事は膨大な赤字を出している新幹線の「札幌延伸を進める」と強弁しました。

的改革、償還財源の確保、臨時財政対策債の廃止などを提言。道総務部長は「あらゆる機会を通じて国に働きかける」と答えましたが、安全なくらしのために制度改善が急がれます。

道の普通交付税と臨時財政対策債の推移

	普通交付税と臨時財政対策債の合計	このうち臨時財政対策債	元利償還金に係る基準財政需要額	臨時債残高
2013年度	8655億円	1923億円	599億円	1兆4885億円
2014年度	8264億円	1650億円	712億円	1兆6035億円
2015年度	7815億円	1392億円	807億円	1兆7048億円
2016年度	7643億円	1138億円	882億円	1兆7722億円
2017年度	7346億円	1148億円	962億円	1兆8419億円

今年度から国民健康保険が北海道単位化され、19年度は保険料の引き上げが懸念されています。保険料を引き下げするために道による財政支援を求めましたが知事は拒否。道民に冷たい姿勢を示しました。

原発は廃炉、カジノはいらない

ブラックアウトを経験した北海道は、再生エネで自立分散型電源の構築をと求めたのに対し、知事は「再生エネはある程度の規模が必要。洋上風力などに期待」と答え、原発の廃炉については言及しませんでした。

ロシアとの領土問題では「主権の行方も分からないまま二島返還で決着させないよう努力を」求めました。知事は、「要望は一致できないところもあり、力を発揮できるところは努力したい」と答えました。

16年間で193億円も必要額減少 増える借金「臨時財政対策債」1兆8419億円に！



地方財源の確保を！

地方に配分される普通交付税は、自然的・社会的条件などの違いによる地方自治体の行政経費の差を補足するため、各種の事業費が補正されています。

地方創生を掲げた安倍政権は、地方に配分する交付税を少なく見積もり、交付額を減らしています。そのうえ「臨時財政対策債（臨時財債）」という特例的な地方債を発行させています。その臨時債の残高は、17年度で実に1兆8419億円にのぼっています。

河川改修や砂防などの投資的経費に関する影響は、2001年度の459億円から、17年度は266億円に、193億円も減少していることを、決算委員会の質問で明らかにしました。

国の度重なる見直しで、地方自治体の行政運営に必要な財政需要が的確に反映されず、減少し続けているということですが、交付税の不足を借金で補い、あとから国が補填する「臨時財債」が毎年1100億円を超える一方、国から十分に補填されないため、残高が1兆8419億円に膨れあがっています。

こうした事態に危機感を持った全国知事会は、地方交付税の法定率の引き上げを含めた抜本

地域負担は国の責任放棄

青函トンネルの負担検討を

1月9日 地方路線問題特別委員会で、JR北海道の経営危機の大きな原因が基金の運用益不足と新幹線の膨大な赤字にあると指摘したうえで、青函トンネルの負担のあり方などを見直すよう提案しました。

責任は曖昧にできない

真下議員は、経営安定基金の運用益が当初の見込みより5480億円も不足し、膨大な新幹線の赤字にJR北海道の経営危機の原因があると改めて指摘



往來のある双方で負担を

青函トンネルの負担に関して、九州・四国と本州との連絡方法と負担につい

て質しました。

本州と四国をつなぐ「瀬戸大橋」は本州四国連絡橋公団が整備し、日本高速道路保有・債務返済機構が所有・管理しています。

本州と九州をつなぐ「新関門トンネル」は、国鉄が整備し、JR西日本が所有、自らの負担で維持管理しています。

本州と北海道をつなぐ「青函トンネル」は、日本鉄道建設公団が整備し、同公団を引き継いだ鉄道建設・運輸施設整備支援機構が所有・管理し、JR北海道が同機構に利用料を支払い、自らの負担で線路の維持管理を行っています。

真下議員の質問で連絡方法と負担が初めて明らかにになりました。

「それぞれ経過や方法に違いはあるが、一方だけの負担ではなく、往來がある双方が負担することで収益配分できるよう検討が必要」と提案しました。

沿岸保全真剣に検討を

被災から6年経っても復旧の見通しがたない日高線の沿岸保全について、道が03年に策定した「日高胆振沿岸海岸保全基本計画」に、被災した大狩部地区などが「海岸保全をしようとする地域」の指定されている事実を示しました。「鉄道海岸の議論にとどまらず、庁内でもあらゆる連携を図り、国の支援を得られる手法の真剣な検討を」求めました。

プラスチックごみの減量強化を

「つぐらない、使わない、受けとらない」で促進

道内廃プラスチック23万トン

世界に広がるプラスチックごみは1億5千万トン以上といわれています。魚からプラスチックの破砕片が検出され、海洋汚染に注目が集まっています。

道内の廃プラスチック類の排出量は2015年度で23万トン。このうち約14万トンが燃料やプラスチック



原材料と推計されています。日本容器包装リサイクル協会によると、2017年度に道内市町村が収集したペットボトルや白色トレイなどのプラスチックは全道で約6万8千トンとなっていることが、12月議会の予算特別委員会で明らかにしました。

洗顔料・歯磨き粉にも

海洋プラスチック憲章では「製造・使用・廃棄の段階で大きなエネルギー損失があり、地球環境や人間への健康被害の脅威となる」

とされていると紹介し、プラスチックの全体量を減らすことが重要と強調しました。

また、大きさが5ミリ以下のマイクロプラスチックによる人体や健康、環境への影響についても質問。道は「洗顔料や歯磨き粉等に添加・利用されているものと、自然環境中で破砕細分化されたものがある。自然界で分解されず、それに含有・吸着する化学物質が食物連鎖でとりこまれるなど、生態系に及ぼす影響が懸念されている」と答えました。

生産から減量を

日本はプラスチックごみの7割を焼却していると言

われ、環境負荷が大きいことが問題です。生産・流通・回収の過程を網羅して「つぐらない、使わない、受けとらない」を促進し、プラスチックごみの減量強化が必要と提案しました。渡辺明彦環境生活部長は「3Rを意識した循環型のライフスタイル・ビジネススタイルの定着に向け、レジ袋削減や廃棄物の発生・排出抑制に貢献した事業所表彰や周知にとりくみ、国のプラスチック資源循環戦略等に注視していく」と答えました。真下議員は、プラスチックから生物由来の製品に変えていく研究などによるビジネスチャンスも必要と提案し、プラスチックごみの減量強化の必要性を強調しました。