

## 議員特別研修実施報告書

報告議員名	立身 万千子	報告日	令和5年3月31日
調査研究・研修等 名 称	第58回市町村議会議員研修会 ・社会保障のあゆみと協同 ・長寿社会の地域公共交通		
実 施 日	令和4年11月24日～25日		
会 場	オンラインによる受講		
調査研究・研修等の 概 要	別紙報告書のとおり		
調査研究・研修等の 成果と感想	別紙報告書のとおり		

※1調査研究・研修等の成果を証する書類の写しを添付してください。

※2調査研究・研修等に要した費用の支出を証する書類を添付してください。

特別研修 受講報告 2022年11月24日～25日 オンラインにて  
1, 「社会保障のあゆみと協同」…11月24日13時30分～15時30分  
芝田 英昭 講師：立教大学コミュニティ福祉学部教授

\* 日本の現状は？ 経済成長至上主義が自然・社会環境の悪化に拍車をかけている。

●その状況を克服するためには…必要なものを自由に利用でき、真の豊かさや幸福を感じられる社会の構築が必要。

地球環境破壊をストップさせることが重要 = 脱炭素・脱経済成長を目指すべき

\* 人間は高度な知識を持っている = したがって地球が直面する諸課題を克服出来得るが、現実をみれば

人間の歴史は争いの歴史…古代共産制社会（貧富の差は無し）から農耕を身につけてその結果「格差」を生む

→古代奴隷制社会→武器開発 = = ÀBC兵器（Àtomic・Biological・Chemical）

現状では世界の3割以上が紛争下にある  
この状況を踏まえ、1948年に採択された「世界人権宣言」

人間の尊厳と人権、平和の確立を戦後世界の指針としたもの = →**社会保障が人権として確立した。**

日本では1995年4月24日、社会保障制度審議会は「国民経済と社会保障」を全会一致で了承しているが

その中で全ての社会保障を一つの社会保険に統合する提案をした。

\* **社会保険とは**…保険的手法を用いて国民に加入を強制し保険料財源を中心として保険事故に対し給付を行う制度。

私的保険とは異なり国民に加入を強制するため、当然保険料を支払えない加入者を抱える。

従って低所得者の保険料部分をカバーする国庫負担・公費負担が存在する。

⇒**私的保険との違いを正確に理解することが社会保障運動や対人社**

会サービス供給に求められる。

\* **社会扶助とは**・・・国民の抱える生活問題を緩和・解決のために租税を財源にして金銭給付や対人社会サービスを実施する

仕組み：公的扶助（生活保護）・社会手当（児童手当・児童扶養手当など）・福祉サービス・公衆衛生など

「社会保障の今日までの変遷」

1950年代・・・社会保障の基盤形成

1960年代・・・国民皆保険体制へ～根底にある思想は、人権論よりは「労働力の維持・保全を目的」（高度経済成長期の初期）

1970年代・・・日本型福祉社会から社会保障総点検へ～政府管掌健康保険の財政状況悪化を乗り切るために

1973年高度成長期の終焉・・・受益者負担・責任と自覚を前面に出し、高齢者も一部負担を求める論調に

1980年代・・・医療・福祉サービスを、市場で売り買いされる商品と同様の扱いに変える＝健康自己責任論の全面展開

1990年代・・・自立と参加・介護保険提起へ：基本的人権からの視点は皆無

2000年代・・・高齢化社会の進展と社会保障における「目的」の欠落。**2006年版白書：「自助・共助・公助」論**により

「権利としての社会保障」から大きく後退——一部負担から患者負担・自己負担に変更

2010年代・・・全世代型社会保障への転換：2000年以前までは自助の観念を維持しながらも公助を基盤とした社会保障観が主流

（社会保険を「互助」と理解する場合のほうが多かった。）

2006年白書：共助は家族・地域組織等の互助組織から「自助」を基本に、これを補完するものと位置づけ、社会保険制度など

生活のリスクを相互に分散する共助として、社会保険を「公助」から外し「共助」に組み入れている。

2013年社会保障制度改革国民会議：共助は国民の参加意識や

権利意識を確保し、負担の見返りとしての受給権を保障する仕組みである  
社会保険方式を基本とす

る⇒→公助から社会保険が除外され「共助」概念に組み入れられた。

社会保障とは、常に「人権保障」の視点が重要！

2022年11月25日 特別研修受講報告 オンライン 第2弾

「長寿社会の地域公共交通」

講師：金沢大学名誉教授 西村 茂 氏

今、世界中で「移動の格差」が存在している。人の移動を大きく変えた2点

①コロナ禍（2020年以降）②技術の発展

「移動の権利」（交通権）・・・交通・移動手段にアクセスできる権利が平等に保障されるべきであり、

\* 自治体は移動を公平に保障し、移動の権利を現実にする義務がある：  
2013年に日本の交通政策基本法で交通権を明記した。

地域公共交通に関する基本条例の意義・・・2022年9月現在全国で  
13本制定される

公共交通の維持・利便性向上・利用促進・空白地域対策

「マイカーから公共交通へ」の転換等による公共交通の利用促進を前面に  
打ち出した（金沢市条例等）

しかし、それは中心部に偏っている→SDG'sのためには全域の移動ネット  
ワークを編成すべき

\* 地域格差の解消・・・住民のニーズを変える政策：交通が不便な地域で  
車を利用できない人が病院や買い物に行きたい！

公共「交通」サービスはあくまで「移動」手段の1つである→自治体の「移  
動」政策は、バス路線維持やコミュニティバス運行だけに

限定されるべきではない。従って

● 健康寿命の関係、高齢ドライバーと免許返納問題をどのように解決する  
か？

全国の例が挙げられたが、どの自治体も試行錯誤の状態。

（富山市、高山市など、デマンドタクシーやデマンドバスの活用が多い）

- 首都圏とは違い、地方においては、路線バスの運転士不足と乗車する人の減少を克服する課題が大きい。

- スクールバスの活用は横浜市等にみられたが、時間帯の調整について学校側と住民とで相当協議する必要がある。

- 各自治体の報告や紹介を聴いた中で、横手市における取り組みは先進的であり（増田～十文字往復の運送）。それに加えて、循環バスの規模を小さくし、デマンドバスを中心に回すことが、市民にとって利便性が高いのではないかと考える。

以上、このテーマはどこの自治体でも喫緊の課題であり、横手市でも次期公共交通計画を策定するにあたって、事業所側と対等に協議できうるような運営協議会の方式を強化し、「足」を持たない市民のニーズを十二分に汲んで実施するべきと考えることから、議会としても当局・市民との意見交換を、より密に行う必要性を痛感した研修であった。