

日本共産党の山本のぶひろです。議員提出議案3号、地方議会議員の厚生年金への加入を求める意見書について反対の意見を申し上げます。確かに今、地方議会議員のなり手不足が社会問題となっており、人材確保が求められていることは私も同感であります。そして、そのためにも議員の存在意義、役割を国民に理解していただくことや、必要な議員活動を保障することについての国民的合意が形成されていくよう私たちも努力しなければならないと思います。一方、地方議員の厚生年金加入問題であります。私はまず大前提として、国民全体にとって安心できる年金制度を確立させることが最優先ではないかと思えます。現在、基礎年金の満額は月6万5千円、国民年金のみを受給する人の平均受給額は月5万1千円です。年金ゼロの無年金者は、現在政府の推計で26万人、現役世代の低賃金と雇用破壊が深刻化する中、将来さらに膨大な無年金者が生まれかねないことへの懸念が広がっています。昨年10月から、それまで25年とされていた年金の受給資格を得るための保険料支払い期間は10年に短縮されましたが、例えば国民年金の保険料を10年納付してきた人の受け取る年金は月わずか1万6千円に過ぎません。そもそも年金の支給は超低額で、さらにマクロ経済スライドや賃金マイナススライドによって削られていくということになると、ますます老後の安心、貧困の打開には程遠いというのが今の年金制度の実態ではないでしょうか。

私は、まず年金制度を論じる場合、国民共通の不安ごとである年金の制度の全体の改善を優先させるべきだと思います。ぜひ党派を超えて議員各位の力を結集し、今も将来も安心できる年金制度の実現をすすめていこうではありませんか。

次に、道路財源確保を求める意見書について反対の意見を申し上げます。

この中で重要物流制度を契機としたネットワークの強化ということが明記されており、この点については賛同できません。

重要物流道路制度は、本年3月におこなわれました道路法等の一部改正に伴って新設されたもので、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を、重要物流道路として指定し、平常時・災害時を問わず、安定的な輸送を確保するための機能強化、重点支援を実施するとされています。具体的には、高さ4.1メートル、長さ16.5メートル、車両総重量40トン程度の国際海上コンテナ車を、拠点的な空港、港湾から物流施設まで一気に通行できるよう、指定された重要物流道路を高速道路並みに改築するとともに、これまで特殊車両に義務付けられていた道路の通行許可を不要とするものであります。このことにより国際海上コンテナ車は、道路管理者による審査なく通行が可能となります。出発地、到着地を届け出る必要もなく、チェック体制もなくなれば、構造上安全でない道路に進入することを防止する担保もなくなります。これまでも違反車両が後を絶たなかった中で、ますます道路の安全を脅かすことになりかねません。また、重要物流道路の指定は物流の効率化が狙いですが、石井国土交通大臣も、重要物流道路の基幹的役割を果たすのは高速道路であるということを確認しており、結局特定企業の利益のために高速道路の新規建設や整備を加速、推進するということになるのではないのでしょうか。

他方、老朽化したり傷んだりしている一般国道などの修繕に対し、補助率の一層のかさ上げを国に求めることなどは必要であろうと考えます。道路法等の一部改正に伴って道路の安全を脅かすことにつながりかねない一面が盛り込まれているという理由により意見書案には賛同できないことを表明し討論を終わります。