

社会の変化に対応した公共事業見直しのための法制度改革を求める要請

2021年5月25日
公共事業改革市民会議
代表 橋本良仁

【要請の趣旨】

新型コロナウイルス感染症の影響など、社会の変化に対応した公共事業の見直しのための法制度改革を求めます。

【要請の理由】

私たちは、2009年から、公共事業を見直し改革することをめざす各分野の運動団体が連携して全国集会を実施し、2013年に現在のネットワーク組織を立ち上げ、活動を続けてきました。

1 公共事業をめぐる状況

公共事業をめぐる状況はいよいよ厳しさを増しています。

高度成長期につくられたインフラの老朽化が加速する一方、対策がおいついていません。たとえば、全国の道路橋梁約71万橋のうち、早期または緊急に対策を講ずべき状態の施設は約7万橋、うち修繕に未着手の施設は自治体管理分で約8割です。

老朽化したインフラの修繕を含む社会資本整備の担い手である建設業の就業者は、今後20年で40%程度減少するとの予測が示されています。

地域の移動手段として重要な地域公共交通は、路線バスで71%、地域鉄道で72%が赤字経営で、支援が必要な状況です。

甚大な被害をもたらす自然災害が頻発し、生活再建・復旧復興などを手当するための財源・人材の備えも必要です。ところが、巨額の予算があてられる「国土強靱化」事業の中身には、「ミッシングリンクの解消」（計画された道路を優先度等を検証することなく計画通りに実施すること）「暫定二車線道路の四車線化」など、自然災害による被害の防止・低減と関連性の薄いものが含まれています。

さらに、新型コロナウイルス感染症拡大の影響で、公共交通の売上・収益が大きく減少しています。鉄道大手の2020年4～6月期の決算は、全社が最終赤字でした。東海道新幹線というドル箱路線をもつJR東海でも、2020年度売り上げ予想は前年比▲60%、経常益は2,470億円の赤字となっています。鉄道以外でも医療機関はじめ様々な産業が収益減などの影響を受けており、国の継続的な財政的支援が必要な状況です。

2 チェック制度の機能不全

他方で、辺野古大浦湾埋立事業や、下関北九州道路のように、事業の不合理性が指摘されながら不透明な決定過程で推進される巨大大事業が存在しています。

事業の合理性等をチェックするしくみとして、政策評価法に基づく事業再評価制度、環境影響評価法に基づくアセスメント制度などがありますが、いずれも市民参加の権利が保障されていないこと等により、十分に機能していません。

3 見直しのための改革を

以上述べたインフラ老朽化・就業者の減少・公共交通の厳しい経営状況・自然災害の大規模化・

新型コロナウイルス感染症の影響といった社会の変化をふまえ、公共事業の実情に関する調査会を党内に創設するなどすることにより、公共性・優先度・効率性の低い事業を見直し、社会資本整備重点計画の基本方針である「選択と集中の徹底」（優先度や時間軸を考慮した政策決定）の実現を可能とする法制度改革を求めます。法制度改革においては、SDGs 目標 16, 17 が参加型の意思決定の確保・様々なレベルでのパートナーシップの確保を求めていることを十分に考慮し、関係団体からのヒアリング等を実施してください。

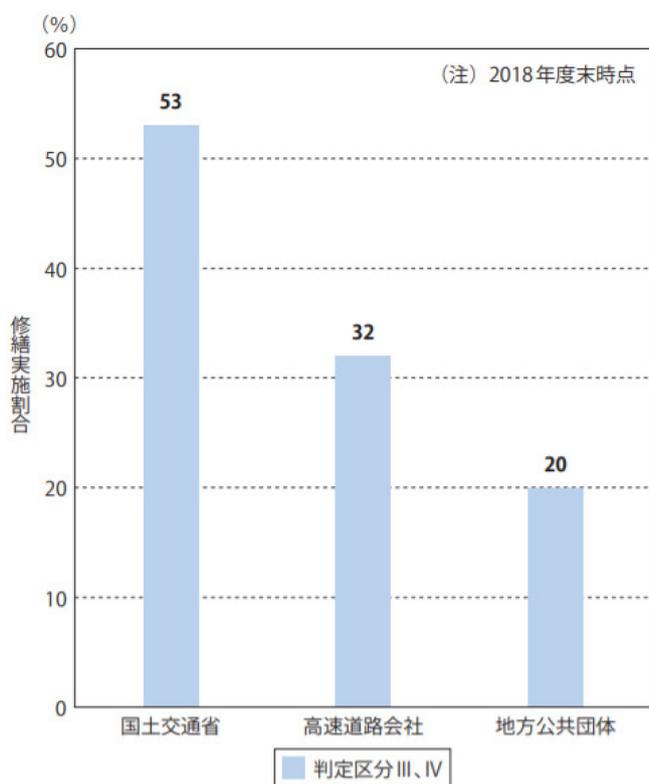
以上

連絡先 公共事業改革市民会議 事務局
遠藤保男

〒223-0064 神奈川県横浜市港北区下田町 6-2-28

e-mail : mizumondai@xvh.biglobe.ne.jp

(参考：橋梁における修繕着手率 令和2年版国土交通白書より)



判定事例写真鋼橋（腐食）



判定区分Ⅲ



判定区分Ⅳ

区分	状態	
I	健全	構造物の機能に支障が生じていない状態
II	予防保全段階	構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を怠ることが望ましい状態
III	早期措置段階	構造物の機能に支障が生じている可能性があり、早期に措置を講ずべき状態
IV	緊急措置段階	構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態

資料) 国土交通省