

林野労組

発行所
全国林野関連労働組合

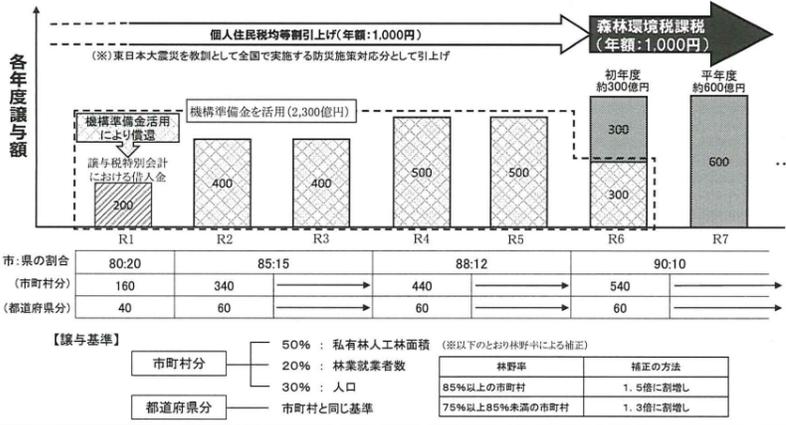
東京都千代田区霞が関1-2-1

☎ 03-3519-5981

Fax 03-3519-5984

森林環境税の譲与額と市町村及び都道府県に対する譲与割合及び譲与基準

- 市町村の体制整備の進捗に伴い、徐々に増加するように譲与額を設定。
- 令和6年度までの間は、地方公共団体金融機構の公庫債権金利変動準備金を活用。
- 森林整備を実施する市町村の支援等を行う役割に鑑み、都道府県に対して総額の1割を譲与。
(制度創設当初は、市町村の支援等を行う都道府県の役割が大きいと想定されることから、譲与割合を2割とし、段階的に1割に移行。)



法改正後の譲与額と譲与割合

政府答弁は「森林環境税を財源とした各地方団体の森林整備の取り組みや、施策の実施状況を見極めて検討」の域を出ず、国会での譲与基準の見直しには至りませんでした。

本部は、引き続き、議員懇をはじめ、森林労連とも連携を図りながら、譲与基準の見直し等の課題の前進に向け、取り組みを強化していきます。

(詳細は、林野労組情報11号を参照して下さい)

森林環境税法 改正される 譲与基準の見直しは含まれず

今通常国会に提出された「森林環境税及び森林環境譲与税に関する法律」の一部改正を含む「地方税法等の一部を改正する法律案」が、3月27日、与党等の賛成多数で可決・成立しました。

主な改正内容は、令和2年度より、災害防止・国土保全

機能強化等の観点から、森林整備を一層促進するため、地方公共団体金融機構の公庫債権金利変動準備金を活用し、交付税特別会計における譲与税財源の借入れを行わないこととした上で、森林環境譲与税の譲与額を前倒しで増額することとなります。

国会審議では、議員懇をはじめ野党共同会派の議員が、条件不利な人工林を多く抱える自治体や、一人当たりの林業支出額が多い自治体への配分が厚くなるよう、人口が3割となっている譲与基準の見直しを求めました。

この法案審議にあたっては、森林環境譲与税の譲与基準見直し等の課題について、「森林環境政策議員懇談会(議員懇)」と連携を図り、国会対策の取り組みを進めてきました。

国会公務員法改正案の 審議始まる

政府 今国会での成立を目指す

3月13日に閣議決定されたいた国家公務員の定年を60歳から65歳に段階的に引き上げる国家公務員法改正案は、4月16日に衆議院本会議で審議入りしました。

主な改正内容については、以下のとおりです。

- ・ 定年の段階的引上げ
- ・ 現行60歳の定年を段階的に引き上げて65歳とする。
- ・ 役職定年制(管理監督職務上(限年齢制)の導入)



① 組織活力を維持するため、管理監督職務の職員は、60歳の誕生日から同日以後の最初の4月1日までの間に、管理監督職務以外の官職に異動させる。

② 役職定年による異動により公務の運営に著しい支障が生ずる場合に限り、引き続き管理監督職務として勤務させることができる特例を設ける。

・ 60歳に達した職員の給与人事院の「意見の申出」に基づき、当分の間、職員の俸給月額が60歳に達した日以後の最初の4月1日(特

① 60歳以後定年前に退職し生活設計の支援

② 60歳に達した日以後に、定年前の退職を選択した職員が不利にならないよう、当分の間、「定年」を理由とする退職と同様に退職手当を算定する。

③ 暫定再任用制度について

定年前段階的に引き上げられる経過期間において、65歳まで再任用できるよう、現行の再任用制度と同様の仕組みを措置(任期、勤務時間、給与の仕組み等は、現行の再任用制度と同じ)。

全員の組織化に向け取り組みを

新規採用者等の組織化

本部は、2月22日の第16回定期中央委員会で決定した「今後の組織態勢の強化に向けた取り組み」に基づき、本部・地本・支部・分会が連携を図り組織態勢の強化に取り組むを進めるため、3月3日(4月3日付)の各地本の報告を集約したところ、2020新規採用者組織化は29・5%

特に、新規採用者については、4月1日を統一行動日として、労働組合の意義・目的を説明し、全員の組織化に向け、最大限の取り組みを進めることとなっています。

今年度は、新型コロナウイルス感染症拡大のため、様々な研修、集会等が中止となっており、組織化に向け取り組みにくい状況となっています。

しかしながら、このような時だからこそ、我々労働者が団結し、おかれている現状等を主張していくことも重要となります。引き続き、新規採用者をはじめ、未加入者の組織化に向け取り組みを進めましょう。



手軽な移動手段としても便利な自転車。多くの方が日常的に利用しているのではなからうか。▼東京都では、4月から自転車の損害賠償保険への加入が義務化された。背景には、自転車に関連する事故の多発、一部の自転車利用者による危険な運転、事故時の被害者への賠償の高額化等があること。都内で自転車に乗る方は注意したい(罰則はない)。▼実際、街を歩いたり、車で走っていると、やっかいな自転車に遭遇することは多々ある。例えば、歩行者がいる歩道の全力疾走や後方確認をしない急な道路横断。中には、飲食店の大事な商品を配達しているような人もいるが、周囲のことはお構いなしである。一歩間違えば、いくら自転車でも、被害を受けた方以後遺症が残ったり、死亡してしまう大きな事故となる。こうなると加害者には相当な賠償が発生する。過去には、自転車による加害事故でも数千万円〜一億円近い高額な賠償が認められていること。▼自転車の損害賠償保険への加入の義務は、東京都だけでなく、全国の自治体で既に取り組まれている。大事なことは、損害賠償保険に入ることではない。自転車を運転する人たちのモラルや安全運転に対する意識が高めることである。普段の買い物や通勤・通学、趣味のサイクリングなど生活に必要な自転車。このまま、身近な乗り物であって欲しい。

(眠丁)

