

平成23年第3回市議会定例会において可決された意見書

30人以下学級実現及び義務教育費国庫負担制度堅持を求める意見書

平23.10.11 第3回定例会で可決
提出先 衆議院議長、参議院議長
内閣総理大臣、財務大臣
文部科学大臣、総務大臣

平成23年4月、小学校1年生の35人以下学級を実現するために必要な「公立義務教育諸学校の学級編制及び教職員定数の標準に関する法律」が改正されました。これは、30年ぶりの学級編制標準の引き下げであり、少人数学級の推進に向け、ようやくスタートを切ることができました。また、同改正の附則には、小学校2年生から中学校3年生までの学級編制標準を順次改定することについて検討を行い、その結果に基づく法制上を含めた措置を講ずることに加え、それらの措置を講ずる際に必要となる安定した財源の確保も明記されました。

我が国は、OECD諸国に比べて、一学級当たりの児童生徒数や教員一人当たりの児童生徒数が多く、一人一人の子どもに丁寧な対応を行うためには、一クラスの学級規模を引き下げる必要があります。文部科学省が実施した「今後の学級編制及び教職員定数の在り方に関する国民からの意見募集」では、小中学校及び高校の望ましい学級規模として、26人から30人を挙げている意見が約6割であったことから30人以下学級が求められていることは明らかです。

新しい学習指導要領が本格的に始まり、授業時数や指導内容が増加します。また、暴力行為や不登校、いじめ等生徒指導面の課題が深刻化するとともに、障害のある児童生徒や日本語指導が必要な児童生徒など特別な支援を必要とする子どもが顕著に増えています。このような中で、地方が独自に実施する少人数学級は高く評価されています。

子どもたちが全国どこに住んでいても、等しく一定水準の教育を受けられることが憲法上の要請であるにもかかわらず、義務教育費国庫負担制度の国負担割合は2分の1から3分の1に引き下げられ、自治体財政を圧迫しています。

将来を担い、社会の基盤づくりにつながる子どもたちへの教育は極めて重要であり、未来への先行投資として、子どもや若者の学びを切れ目なく支援し、人材育成・創出から雇用・就業の拡大につなげる必要があります。

よって、国におかれては、平成24年度の予算編成において、下記事項を実現されるよう強く要請します。

記

1. 少人数学級を推進すること。具体的学級規模は、OECD諸国並みの豊かな教育環境を整備するため、30人以下学級とすること。
2. 教育の機会均等と水準の維持向上を図るため、義務教育費国庫負担制度を堅持すること。

以上、地方自治法第99条の規定により意見書を提出します。

公共交通機関の存続に向け、JR九州等に係る経営支援策などに関する意見書

平23.10.11 第3回定例会で可決
提出先 内閣総理大臣、財務大臣
国土交通大臣、総務大臣

昭和62年4月1日に国鉄が分割・民営化され、自立経営を確保し、公共輸送の使命と地域を支える鉄道の再生を図るべく、JR7社が誕生しました。

JR東日本、東海、西日本の本州三社は、株式を上場して完全民営化を果たしましたが、多くの地方ローカル線を抱えるJR九州をはじめとしたJR北海道、四国のJR三島会社と、国鉄時代の老朽資産を多く保有するなど構造的問題を抱えるJR貨物については、積極的な営業施策や徹底した経営効率化など、労使をあげた努力を重ねてきましたが、来年4月にJR発足25周年の節目を迎える今日も自立経営を確保する目処が立っていません。

JR三島会社は、営業赤字を前提に、経営安定基金の運用益や税制特例等の支援策を基に黒字を確保する形で設立されました。少子高齢化や地方の過疎化が進む中で、金利の急落で経営安定基金の運用益が半減しながらも、各社の努力で何とか経営を維持しているのが現状です。

こうした中で、本年度末には、JR三島・貨物会社の経営支援策の重要な柱である固定資産税等の減免措置の特例が期限切れを迎えます。東日本大震災の教訓から、地域の鉄道が果たす役割や鉄道貨物輸送の重要性が再認識されるなか、JR三島・貨物会社の社会的な役割と、未だ完遂されていない国鉄改革の課題に鑑みれば、JR発足25年を契機に、これらの税制特例措置を延長し、当該各社の経営自立にむけた安定的な運営と地域交通や鉄道貨物の確保にむけた道筋を明らかにすることが必要であると考えます。

JRは、地域住民の足として、国民生活に欠くことのできない存在です。しかし、JR三島・貨物会社に講じられている税制特例は、平成24年3月末に期限切れを迎え、それ以降支援策が講じられなければ、再び赤字路線の廃止や運賃改定などによって、利用者や地域住民に犠牲が押しつけられることになることは必至です。

よって、国におかれては、次年度の税制改正において、下記事項について実施されるよう強く要請します。

記

1. JR三島・貨物会社に係る固定資産税、都市計画税を減免する特例措置（いわゆる「承継特例」「三島特例」等）を延長すること。
2. JR三島・貨物会社をはじめ、鉄道事業各社における鉄道車両、軌道用車両などの動力源用軽油に対する軽油引取税については、現在の減免措置を継続すること。

以上、地方自治法第99条の規定により意見書を提出します。

地方消費者行政に対する国の実効的支援を求める意見書

平23.10.11 第3回定例会で可決
提出先 衆議院議長、参議院議長
内閣総理大臣、内閣官房長官
消費者及び食品安全担当大臣
財務大臣、総務大臣

現在、国による地方消費者行政の充実策が検討されていますが、他方で地域主権改革の議論が進む中で、地方消費者行政に対する国の役割・責任が不明確となることが懸念されます。

もとより地方自治体が独自の工夫・努力によって消費者行政を充実させることは当然であります。これまで消費者行政を推進する中央官庁が存在しなかったこともあり、消費者行政に対する地方自治体の意識や体制はあまりにも格差があります。加えて、地方自治体が担っている消費者行政の業務の中には、相談情報を国に集約する全国消費生活情報ネットワーク・システム（PIO-NET）への入力作業や、違法業者に対する行政処分等、国全体の利益のために行っているものも少なからず存在します。現在、国からの支援として、地方消費者行政活性化交付金、住民生活に光をそそぐ交付金が存在しますが、いずれも将来に向けての国による財政負担の具体的な対策はなされておらず、いずれも期間限定の支援にとどまっており、相談員や正規職員の増員による人的体制強化等継続的な経費への活用にはおのずと限界があります。

したがって、国は地方消費者行政充実のために継続的かつ実効的な財政支援を行うべきであります。

あわせて、国は、小規模な市町村がよりスムーズに消費者行政の強化を行うことができるよう、都道府県と市町村とが広域的に連携して相談窓口を設置するなど、地方自治体にとって取り組みやすい制度設計を具体的に示すべきであります。

さらに、消費生活相談窓口を現場で担っている消費生活相談員の地位・待遇も、期限付きの非常勤職員の扱いが大半であり、その地位の安定と専門性の向上を図ることが困難な状況にあります。その待遇も、消費生活相談業務の専門性に見合ったものとは言いがたい現状にあります。住民が安心して相談できる消費生活相談窓口を実現するためには、消費生活相談員の専門性の向上とともに、その地位の安定、待遇の改善に向けた制度の整備も重要であります。

よって、国におかれては、地方消費者行政の支援のため、下記事項について実現が図られるよう強く要請します。

記

1. 国は、地方自治体の消費者行政の充実に確実につながるよう、地方消費者行政活性化基金等の延長も視野に入れつつ、一定の幅を持たせながらも用途を消費者行政と明示した継続的かつ実効的な財政支援を行うこと。
2. すべての地方自治体が身近で専門性の高い消費生活相談窓口を消費者に提供するという観点から、国は、あるべき相談窓口の姿について一定の目安を提示するとともに、これを単

独で実現することが困難な小規模自治体も多数存在することから、都道府県と市町村とが広域的に連携して相談窓口を設置する方策など、地方自治体にとって利用しやすい制度枠組みを提示すること。

3. 消費者が安心して相談できる消費生活相談窓口の充実・強化を図るため、相談を担う専門家である消費生活相談員を含め、常勤はもちろん非常勤の立場であっても、専門性に見合った待遇のもとで安定して勤務できる専門職任用制度の整備を行うこと。

以上、地方自治法第99条の規定により意見書を提出します。