

# 平成22年第4回市議会定例会において可決された意見書

## 混合型血管奇形の難病指定を求める意見書

平22.12.27 第4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、厚生労働大臣  
総務大臣

混合型血管奇形は、動脈・静脈・毛細血管・リンパ管のうち複数の血管の先天性形成不全をいい、体幹部や四肢などに大小の腫瘍やあざのような症状があらわれる病気です。

血管の形成が不完全であることから、患部に衝撃が加わると大量出血を起こすおそれや、患部がウイルス等の病原体に感染すると患部全体に広がり、生命の危険にさらされるおそれもあり、日常生活は著しく制限されることとなります。さらに、患部では血管が異常に増し、その部分が栄養過剰となることなどから、成長に伴って下肢長差、背骨の骨格異常などの症状もあらわれます。

国におかれては、平成21年度から難治性疾患克服研究事業において、疾患概念の確立を目指す研究奨励分野を創設し、混合型血管奇形もその対象疾患とされましたが、いまだに医師や看護師の間でもこの病気の認知度は低く、治療方法の未確立はもとより、難病に指定されていないため医療費の支援等を受けられないことから、患者や家族にとって精神的・経済的な負担は非常に大きなものとなっています。

よって、国におかれては、混合型血管奇形を難病に指定することにより、早期に原因の解明や治療方法の研究・確立を図るとともに、患者が安心して治療を受けられる支援を行うよう強く要望します。

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。

## 教育予算の拡充を求める意見書

平22.12.27 第4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

子どもたちに豊かな教育を保障することは、社会の基盤づくりにとって極めて重要であり、また、教育が未来への先行投資であることは、多くの国民の共通認識となっております。

しかしながら、我が国は、OECD諸国に比べて、小中学校における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、国際的に見ても教育環境が低い水準にあることから、様々な価値観や個性・ニーズを持つ子どもたち一人ひとりにきめ細やかな指導を行うためには、一クラス当たりの学級規模を引き下げることが求められています。

国におかれては、新たな教職員定数改善計画を策定し、平成23年度から30年度までの8年間で現行の40人学級を見直すこととしておりますが、OECD諸国並みの教育環境を整備するためにも、標準定数法を改正し、国の財政負担と責任で学級編制の標準を30人以下とし、併せて、教育水準の向上や生徒指導の充実など、様々な教育課題に対応するため、教職員配置の改善を行う必要があります。

そのためには、子どもたちが全国どこに住んでいても教育の機会均等とその水準の維持向上が図られるよう、義務教育費国庫負担制度を堅持し、国全体として教育予算の十分な確保が必要であります。

よって、国におかれては、教育予算の拡充に関する下記の事項について、早急に実現されるよう強く要請します。

### 記

1. OECD諸国並みの豊かな教育環境を整備するため、30人以下の少人数学級を推進すること。また、様々な教育課題に対応した教職員配置の改善を行うこと。
2. 教育の機会均等とその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。

## 公共交通機関への支援を含む総合的な交通体系の構築を求める意見書

平22. 12. 27 第4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  
財務大臣、国土交通大臣  
総務大臣

政府は、22年6月からの導入を予定していた高速道路等の新料金制度について、二転三転するその足並みの乱れから先送りし、まずは6月28日から23年3月末までの間、全国37路線50区間において、高速道路の無料化の社会実験を開始しました。

新料金制度に関する改正法案は先の臨時国会において廃案となりましたが、国土交通省は、「普通車で上限2,000円」などとする高速道路の新料金制度の23年4月からの導入を再検討しています。

高速道路等の無料化や受益者負担を基本としない安価な料金設定は、鉄道やフェリー、バス等との適切な役割分担を損ねるばかりでなく、我が国の交通体系の崩壊に繋がりがねません。これらの業界にとっては、高速道路等の無料化や安価な料金設定が経営悪化を招き、地域の交通網が縮小することとなり、その結果、自家用車を利用できない高齢者や学生等の交通弱者の移動手段が確保できなくなる恐れがあります。さらには、地球温暖化対策にも完全に逆行するものであり、その整合性については大いに疑義があります。

このように多くの問題点を抱えているにもかかわらず、政府は、今後も高速道路等の無料化を段階的に進めるとしてはいますが、この政策が国策によることを考えれば、本来、総合的な交通体系の構築を前提とすべきであり、現政権が今回進めている道路政策によって影響を受ける鉄道やフェリー、バス等の公共交通機関に対しては、その維持・存続のために公的支援策を同時に講じるべきであります。

よって、国におかれては、平成23年度予算編成において公共交通機関への支援を含む総合的な交通体系の構築に向け、下記の事項を実施されるよう強く要望します。

### 記

1. 公共交通機関の安定的な運営と高速道路等の料金引下げが可能となる総合的な交通体系の構築を図ること。
2. 高速道路等と競合し影響を受ける鉄道やフェリー、バス等の公共交通機関に対しては、減収補填を含め、事業者の実情を踏まえた支援を講じること。
3. 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の持つ利益剰余金については、国庫に返納させることなく、JR九州をはじめとするいわゆるJR三島会社及びJR貨物の財務基盤の安定化や収益基盤の強化のため有効活用できるようにするとともに、整備新幹線の整備に伴い経営分離された並行在来線の維持確保の財源として活用すること。

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。

## 環太平洋戦略的経済連携協定（ＴＰＰ）への対応に関する意見書

平22. 12. 27 第4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  
国家戦略担当大臣、外務大臣  
農林水産大臣、経済産業大臣  
総務大臣

世界的な貿易自由化の流れの中で、政府においては、環太平洋戦略的経済連携協定（ＴＰＰ）の交渉に向けて、「包括的経済連携に関する基本方針」が閣議決定され、アジア太平洋経済協力（ＡＰＥＣ）首脳会議において、菅内閣総理大臣が関係国との協議を開始することを表明したところであります。

環太平洋戦略的経済連携協定（ＴＰＰ）は、関税撤廃の例外を認めない完全な貿易自由化を目指しており、また、物品貿易だけでなくサービス貿易、政府調達、知的財産や人の移動等を含む包括的な交渉が行われることとなります。

このため、十分な準備のないまま、拙速にこの交渉に臨み、関税などの国境措置が撤廃された場合、国内の農業生産額や食料自給率及び農業・農村の多面的機能の維持・存続を根底から揺るがすだけでなく、地域において密接に結びついている製造業、流通、観光など広範囲な関連産業を含めた雇用環境が極度に悪化するなど、地域経済に深刻な打撃を与え、社会の仕組みにまで変化を来すことも懸念されるところであります。

仮に、農業分野において戸別所得補償で農家所得が補償されたとしても、輸入の急激な増大に伴い食料の国内生産が減少し、食料自給率の低下を招くことにより、食の安全・安心な安定供給が損なわれ、国民に大きな不安を与えることが憂慮されるところであります。

よって、国におかれては、我が国の農業振興や食料安全保障をはじめ、社会経済全体に与える影響を十分考慮し、慎重に対応するよう、下記事項について強く要請します。

### 記

1. 環太平洋戦略的経済連携協定（ＴＰＰ）については、広範な分野を対象とした包括的協定であり、全品目について関税撤廃が原則であることから、拙速に参加しないこと。
2. 国際貿易交渉に当たっては、各分野において適切な国内対策を先行的に実施すること。特に、農業分野に関しては「多様な農業の共存」を基本理念として、農業・農村の多面的機能の発揮や食料安全保障の確保を図るなど、日本提案の実現を目指すというこれまでの基本方針を堅持し、食の安全・安定供給、食料自給率の向上、国内農業・農村の振興などを損なわないよう対応すること。

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。