

「鉄道の安全・安定輸送」及び「地域を支える鉄道の発展」
を求める意見書

JR九州は1987年の発足当初より営業赤字を前提とされ、経営安定基金の運用益や税制特例等の支援策により黒字を確保する形で設立され、この間固定資産税等の減免措置の特例が適用期限切れを迎える都度、この特例を適用延長するとともに、経営努力で何とか経営を維持してきました。

2015年の第189回通常国会において「旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律（JR会社法）」の改正法が成立し、2016年10月25日にJR九州の株式上場が実現しました。

しかし、株式上場したとはいえ、一定の激変緩和措置が設けられた税制特例については2018年度末をもって廃止となり、ローカル線を多く抱えるJR九州の鉄道事業の経営状況は何ら変わるものではありません。こうした中、大規模化する台風・集中豪雨等の自然災害による被害や「平成28年熊本地震」からの復旧対応や予防保全的な防災対策の強化、在来線の鉄道構造物（トンネル・橋梁等）の老朽化に伴う大規模改修の必要性などの課題があり、「安全」を基軸として鉄道による人流・物流ネットワークを維持・強化していくためには、こうした喫緊かつ重大な課題に対する早急な対応が必要であり、一事業者の努力の範疇を超える課題については、国家的な観点からの処方箋が求められます。

また、東日本大震災等の教訓や地方創生・観光立国といった観点から、地域の鉄道が果たす社会的な役割が再認識される中で、安定的な運営と地域交通の維持・発展に向けた道筋を明らかにするためにも、下記の事項について実施されるよう強く要望します。

1. 自然災害の多頻度化・大規模化を踏まえ、これによって発生する鉄道施設・設備の被害からの復旧に向けた支援スキームの拡充を図ること。
2. 国・地方自治体による治山・治水対策の拡充・強化と、鉄道防災・予防保全の支援スキームの拡充を図ること。
3. 老朽化が進む鉄道在来線構造物の大規模改修に向けた支援スキームの確立を図ること。
4. 安定的な運営と地域交通や鉄道ネットワークの維持・発展に資する所要の措置を図ること。

以上、地方自治法第99条の規定に基づき意見書を提出する。

平成28年12月15日

少人数学級の推進などの定数改善と
義務教育費国庫負担制度 2 分の 1 の復元を求める意見書

義務教育は憲法の「教育の機会均等」と「義務教育無償の原則」に基づいて、子どもたち一人ひとりに国民として必要な基礎的資質を培い、日本の未来を担う子どもたちを心豊かに育てる使命を負っている。豊かな教育の保障は国の社会基盤形成の根幹であり、義務教育の全国水準の維持向上や機会均等の確保は国の責務でもある。

日本は、OECD諸国に比べて、1学級当たりの児童生徒数や教員1人当たりの児童生徒数が多くなっている。一人ひとりの子どもに丁寧な対応を行うためには、ひとクラスの学級規模を引き下げることが必要である。文部科学省が実施した「今後の学級編成及び教職員定数に関する国民からの意見募集」では、約6割が「小中高校の望ましい学級規模」として、26人～30人を挙げている。このように、保護者も30人以下学級を望んでいることは明らかである。

社会状況等の変化により学校は、一人ひとりの子どもに対するきめ細やかな対応が必要となっている。また、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ている。日本語指導などを必要とする子どもたちや障害のある子どもたちへの対応等も課題となっている。いじめ、不登校等生徒指導の課題も深刻化している。こうしたことの解決にむけて、計画的な定数改善が必要である。

子どもたちが全国どこに住んでいても、機会均等に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。しかし、教育予算について、GDPに占める教育費の割合は、OECD加盟34か国中、日本は最下位となっており、また、三位一体改革により義務教育費国庫負担制度の負担割合は2分の1から3分の1に引き下げられ、自治体財政を圧迫するとともに、非正規雇用者の増大などにみられるように教育条件格差も生じている。

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る。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る。

よって、国におかれては、義務教育費の負担率を2分の1に復元することを含め、義務教育費国庫負担制度を堅持されるよう強く要望する。

以上、地方自治法第99条の規定により意見書を提出する。

平成28年12月15日

諫 早 市 議 会