

意見書案

意見書案第6号

林業・木材産業の成長産業化に向けた施策の充実・強化を求める意見書について

林業・木材産業の成長産業化に向けた施策の充実・強化を求める意見書を次のとおり提出するものとする。

平成28年9月16日提出

議会運営委員長 渡辺英次

林業・木材産業の成長産業化に向けた施策の充実・強化を求める意見書

本道の森林は全国の森林面積の約4分の1を占め、国土保全、地球温暖化防止、林産物の供給等の多面的機能の発揮が期待されており、これらの機能を十分に発揮させるためには、植えて育てて、伐って使って、また植えるといった森林資源の循環利用を進める必要があります。

また、森林の整備を進め、木材を積極的に利用して林業・木材産業の成長産業化を図ることは、山村地域を中心とする雇用・所得の拡大による地方創生にも大きく貢献するものです。

このような中、道では、森林の公益的機能の維持増進や森林資源の循環利用の実現に向け、森林整備事業及び治山事業や次世代林業基盤づくり交付金等を活用し植林・間伐や路網の整備、山地災害の防止、木造公共施設の整備など、さまざまな取り組みを進めてきたところです。

今後、人工林資源が本格的な利用期を迎える中、こうした取り組みをさらに加速し、地域の特性に応じた森林の整備・保全を着実に進めるとともに、森林資源の循環利用による林業・木材産業の成長産業化を実現するための施策の充実・強化を図ることが必要です。よって国においては、下記事項について実現されるよう強く要望します。

記

1. 「森林環境税（仮称）」等を早期に創設し、森林の整備や木質バイオマスの有効利用など、森林吸収源対策を推進すること。
2. 森林の多面的機能を持続的に発揮し、林業・木材産業の振興と山村における雇用の安定化を図るため、森林整備事業及び治山事業の財源を十分かつ安定的に確保すること。
3. 森林資源の循環利用を通じて林業・木材産業の成長産業化を実現するため、地域の実情を

十分に踏まえ、森林整備から木材の加工・流通、利用までの一体的な取り組みに対する支援措置を充実・強化すること。

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。

平成28年9月16日

士 別 市 議 会

(提出先)

内 閣 総 理 大 臣
財 務 大 臣
総 務 大 臣
文 部 科 学 大 臣
農 林 水 産 大 臣
経 済 産 業 大 臣
国 土 交 通 大 臣
環 境 大 臣
復 興 大 臣
衆 議 院 議 長
参 議 院 議 長

意見書案第7号

新たな高校教育に関する指針の見直しを求める意見書について

新たな高校教育に関する指針の見直しを求める意見書を次のとおり提出するものとする。

平成28年9月16日提出

議会運営委員長 渡 辺 英 次

新たな高校教育に関する指針の見直しを求める意見書

北海道教育委員会（以下、道教委）は平成18年8月新たな高校教育に関する指針（以下、指

針) を発表し、平成20年から順次指針内容を実施しています。この指針第6章教育水準の維持向上を図る高校配置の中で高校配置の考え方として1学年4～8学級を望ましい学校規模とし、再編整備などを進めますと明記し、学級定員を40人に固定した上で特例2間口校制度の廃止も示しました。小規模校の取り扱いでは、近隣高校との再編を進め、その判断を1学年2学級以下校においては、通学区域における中学校卒業生数の状況、欠員状況、地元からの進学率などを根拠とするとしています。

しかしながら、こうして高校配置計画を推し進めた結果、この10年で道立高校36校が閉校となりました。そのうち18校は地域唯一の高校の閉校でした。高校のない地域に住む生徒は通学の負担を強いられ、教育の機会均等を侵す状況にあります。都市部では多様化再編を名目に各々の高校の文化や歴史を顧みず、住民の声を十分に聞かないまま大規模な統廃合が進められています。1学年4～8学級を適正規模、1学級40人に固執すれば、現在90校ある3間口以下の道立高校で今後も統廃合が進む可能性があります。保護者や地域住民の声を聞くために開催している地域別検討協議会での参加者からは「機械的に高校をなくさないでほしい」という声が多く聞かれます。

指針が望ましい学校規模維持の利点として、「多様な個性を持つ生徒と出会うことにより、お互いに切磋琢磨する機会が得られる」「生徒の学習ニーズに応える多様で柔軟な教育課程が編成できる」「より多くの教職員の指導により、多様な見方や考え方が学べる」「生徒会活動や部活動が活性化し充実する」ことを挙げていますが、こうしたことは小規模校でも工夫次第で実現可能であり、逆に地域の高校がなくなることで通学時間が長くなり、課外活動などが十分にできない事態も起こっています。小規模校の利点は、生徒一人一人に目が行き届き、地域に根差した学校教育を受けることができる点です。現に卒業生は充実した生活を送り、母校への誇りを持って社会へ巣立っています。望ましい学校規模に固執するのではなく、地域の実情に合わせて住民の声を聞きながら学校づくりを進めることこそ大切であり、北海道の喫緊の課題である地方創生にもつながっていくと考えます。

一方で道教委は、スーパーグローバルハイスクール事業やアドバンスモデル校の生徒を対象にした学習合宿の実施など、教育予算を学力向上の名のもとに特定の高校に集中的に使用しています。こうした手法は、教育委員会が本旨とすべき教育の機会均等の理念を自ら放棄するものと批判されても仕方ありません。

今求められるのは、指針を見直し、地域の高校が高校としての機能を果たせる施策の実現であり、子どもの学ぶ権利の保障です。

よって北海道及び北海道教育委員会においては、下記事項について適切な措置を講じるよう強く要望いたします。

記

1. 新たな高校教育に関する指針を見直し、子どもの学ぶ権利を保障すること。
2. 独自に少人数学級を高校で実施し、機械的高校統廃合を行わないこと。

以上、地方自治法第99条の規定に基づき、意見書を提出します。

平成28年9月16日

士 別 市 議 会

(提出先)

北海道教育委員会教育長
北 海 道 知 事

意見書案第8号

J R北海道・J R四国・J R貨物に係る税制特例の恒久化等を求める意見書について

J R北海道・J R四国・J R貨物に係る税制特例の恒久化等を求める意見書を次のとおり提出するものとする。

平成28年9月16日提出

議会運営委員長 渡 辺 英 次

J R北海道・J R四国・J R貨物に係る税制特例の恒久化等を求める意見書

1987年4月1日に国鉄が分割・民営化され、J R 7社が誕生した。国鉄改革はJ R各社がそれぞれ自立経営を確保し、地域を支える鉄道を再生・発展させることを目的として実施されました。そして、新幹線や都市圏の路線を有するJ R東日本・J R東海・J R西日本の本州三社は、その後堅調な経営を確保し、株式上場・完全民営化を果たしました。また、2015年の第189通常国会では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（J R会社法）の改正法が成立し2016年度中にJ R九州の株式上場・完全民営化を果たすことが決定されました。

一方で、地域のローカル線を多く抱え大きな収益の柱がないJ R北海道・J R四国と、全国一元経営で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J R貨物については、

経営基盤が極めて脆弱であります。当該三社は、積極的な営業施策や徹底した経営効率化など経営自立計画の達成に向けた努力を、労使をあげて積み重ねてきましたが、来年4月にJR発足30年の節目を迎える今日もなお、経営自立を確保する目処が明確には立っていません。

JR三島会社は、発足当初より営業赤字を前提され、経営安定基金の運用益や税制特例等の支援策により赤字補填を行う形で設立されました。とりわけJR北海道・JR四国は、少子高齢化や地方の過疎化が急速に進む中、低金利の長期化等の影響により基金の運用益が大きく減少しながらも、各社の努力で何とか経営を維持してきたのが実態です。またJR貨物も、環境面での追い風はあるものの、鉄道貨物の特性を發揮できる条件が十分に整備されていない中、非常に厳しい経営状況が続いています。なお2011年からは、鉄道建設・運輸施設整備支援機構の特例業務勘定における利益剰余金を活用したJR三島・貨物会社への支援が実施され、更には2016年度よりJR北海道・JR四国に対して安全対策面での財政的支援が追加で行われていますが、厳しい経営状況であることに相違はありません。

こうした中、2017年3月末には、JR北海道・JR四国・JR貨物に対する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適用期限切れを迎えます。東日本大震災等の教訓や地方創生・観光立国・地球環境問題への対応といった観点から、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中で、当該三社の社会的な役割と、いまだ完遂されていない国鉄改革の課題に鑑みれば、何よりもまず税制特例措置の適用延長は必須です。また、JR発足30年を機に、これら支援措置の恒久化を図った上で、当該各社の経営自立に向けた安定的な運営と地域交通や鉄道貨物ネットワークの維持・発展に向けた道筋を明らかにすることが必要であると考えます。

よって、国においては、2017年度の税制改革において、下記事項について実施されるよう強く要望します。

記

1. JR北海道・JR四国・JR貨物に対する固定資産税、都市計画税等を減免する特例措置（いわゆる「承継特例」「三島特例」等）の継続及び恒久化を図ること。
2. JR北海道を初め、旅客鉄道事業各社が低炭素型車両の着実な導入を促進するための固定資産税に係る特例措置（いわゆる「新車特例」）を継続すること。
3. 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。
4. 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拡充を図ること。

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。

平成28年9月16日

士 別 市 議 会

(提出先)

内閣総理大臣
総務大臣
財務大臣
国土交通大臣
衆議院議長
参議院議長

意見書案第9号

農業・農村を崩壊させかねない農政改革とTPPの拙速な国会承認の反対を求め
る意見書について

農業・農村を崩壊させかねない農政改革とTPPの拙速な国会承認の反対を求める意見書を
次のとおり提出するものとする。

平成28年9月16日提出

議会運営委員長 渡辺英次

農業・農村を崩壊させかねない農政改革とTPPの拙速な国会承認の反対を求め
る意見書

安倍政権は発足以来、経済政策アベノミクスの3本の矢の一つ、成長戦略に農業の成長産業化を位置づけ、農業・農村の所得倍増、攻めの農業などを掲げて次々に改革を進めてきました。しかし、その実態は、戦争と市場原理を強いる新自由主義であり、農業分野への効率優先、企業参入の促進など大企業への利益誘導を図る改革にほかなりません。しかも、その進め方は、経済界で構成される産業競争力会議や規制改革会議による生産現場を置き去りにした官邸主導の構造改革の断行です。

とりわけ、本年4月に施行された改正農協法及び農業委員会法などにおいては、本来の役割を大幅に後退させています。特に、改正農協法では、協同組合の精神である相互扶助の考えを

なおさらに、所得倍増に名を借りた市場主義による利益追求の企業倫理に走らされています。更には、現在検討している生産資材価格形成の見直しでも、農協ばかりをやり玉にあげ、地域のコミュニティや営農を支える総合農協を解体に導きかねない状況にあります。このまま官邸主導の農政改革に突き進めば、農業・農村を支える家族農業は切り捨てられ、地域経済・社会までも存続の危機に追い込み、特に農業が基幹産業である北海道に甚大な影響を及ぼすことが懸念されます。

一方、成長戦略の切り札と位置づけるTPPでは、参加国との合意受け入れ後、農政新時代と銘打ったTPP関連政策大綱を示し、交渉過程など十分な情報公開がなされないまま、論議を国内対策にすり替えています。また、農産物の市場アクセス分野では、すべての品目で譲歩を重ねており、重要5品目の聖域を確保するとして国会決議に反していることは明らかです。更には、TPPにおいては9月からの臨時国会で早期承認を目指し、各国の先陣をきって国内手続きを完了させる強い姿勢を示しております。

よって国においては、農業・農村を崩壊させない農政改革に反対するとともに、TPPの拙速な国会承認を行わないよう下記事項について強く要望いたします。

記

1. 生産現場を置き去りにした官邸主導の規制改革・効率優先の農政を改め食料自給率向上と農業・農村の多面的機能の発揮を図り、持続可能な農業生産と農村社会の維持を担う家族農業などを守り育てる基本政策を確立すること。
2. TPP協定における農畜産物の市場アクセス内容は、新たな輸入枠の設定や関税削減など、全ての品目で譲歩しており、重要5品目の聖域を守るとして国会決議に明らかに反していることから、拙速な国会承認は断じて行わないこと。

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。

平成28年9月16日

士 別 市 議 会

(提出先)

内閣総理大臣
農林水産大臣
衆議院議長
参議院議長

米政策改革の抜本的見直しを求める意見書について

米政策改革の抜本的見直しを求める意見書を次のとおり提出するものとする。

平成28年9月16日提出

議会運営委員長 渡辺英次

米政策改革の抜本的見直しを求める意見書

国は、米政策改革を推進し、平成30年産から行政による生産数量目標の配分や米の直接支払交付金を廃止しようとしております。これまでの「価格は市場で所得は政策で」との考え方は放棄されています。既に、主食である米の価格形成は全て市場経済に委ねられ、暴落と低迷が続く中、場当たりのな所得政策も十分な機能を発揮しておらず、担い手稲作農家は、国の米政策に翻弄され続けています。

このため、生産現場からは、いまだに先の見えない米政策の転換に、日増しに不安と不満が高まっています。特に、米の直接支払交付金が全廃されると、生産調整の円滑な推進を困難にするばかりか、担い手農家ほど再生産が難しくなり経営破たんし追い込まれかねません。

更に米の需要が減り続ける中で、TPP合意における主食用を初め米の調整品・加工品等の市場開放も大きな脅威となってきます。

よって国においては、稲作経営の安定を損ない、担い手農家を置き去りにした米政策改革の抜本的見直しを図り、主食である米の需給及び価格の安定、水田農業の持続的発展に期する政策を確立されますよう、下記事項について強く要望いたします。

記

1. 国は食糧法に定める米穀の需給及び価格の安定の責務を遂行するため、豊凶を含む環境の変化に応じた需給調整対策に官民一体となり取り組むとともに主導的役割を最大限に果たすこと。

特に、生産調整の円滑な推進に向け、生産数量目標達成のためのインセンティブ措置（米の直接支払交付金）を継続すること。

2. 国民の主食である米の再生産を確保し、それを担う中心的な稲作農家の経営安定を図る観

点から、生産現場で最も要望の多い主食用米の生産コストと販売価格の差額を補填する直接支払制度を導入すること。

あわせて水田農業の持続的発展に資するため、日本型直接支払制度の見直しと各種施策の拡充強化を図ること。

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。

平成28年9月16日

士 別 市 議 会

(提出先)

内 閣 総 理 大 臣
財 務 大 臣
農 林 水 産 大 臣
衆 議 院 議 長
参 議 院 議 長

意見書案第11号

指定団体制度の堅持など酪農施策の確立に関する意見書について

指定団体制度の堅持など酪農施策の確立に関する意見書について次のとおり提出するものとする。

平成28年9月16日提出

議会運営委員長 渡 辺 英 次

指定団体制度の堅持など酪農施策の確立に関する意見書

北海道は、全国の過半の生乳を生産しており、このうち乳製品向けが8割を占める中で、都道府県の酪農家と連携しながら、国民に対し、安全・安心で良質な北海道産の牛乳・乳製品を安定的に供給する役割と責任を担っております。

しかし、近年は、主産地・北海道でも飼養農家や乳用牛頭数の減少が続くなど生産基盤の弱

体化が危惧されています。今後も、牛乳及び乳製品を安定的に供給していくためには、酪農家が安心して経営を続けられる政策支援などの環境整備が必要であります。

特に、生乳は毎日生産される一方、腐敗しやすく貯蔵性がないという特性があります。この生乳を日々の需給変動に応じて迅速かつ安定的に、牛乳・乳製品として供給していくためには、さまざまな輸送手段を確保しながら多元的な用途・乳業者に販売していくことが求められています。

これまで、全国の指定生乳生産者団体（指定団体）は、連携・協調を図りながら、制度の基本的機能である①生乳需給調整、②一元集荷多元販売、③生乳流通の合理化、④乳業の原料乳調達、⑤消費者への安定的な牛乳・乳製品供給という役割を果たしてきました。

北海道においても、地理的条件が違う全道各地で生産される生乳を、災害や事故等予期せぬ事態にも、適切に集荷・販売してきており、指定団体制度が果たす機能は、酪農家が安心して生乳生産に取り組んでいく上で必要不可欠なものとなっております。

しかしながら、こうした指定団体の機能・役割を全く無視した規制改革会議の提言・答申は、安定的な生乳取引・流通と需給調整を混乱に陥れ、更には酪農経営そのものの根幹を揺るがす問題であり、とても受け入れられません。

よって国においては、安心して酪農・畜産経営が持続できるよう政策を確立されるとともに、指定生乳生産者団体制度の根幹堅持にご尽力されますよう、下記事項について強く要望いたします。

記

1. 指定団体制度が果たしている基本的機能を的確に評価して国民理解を深め、引き続きその機能が十分に発揮できるよう制度の根幹を堅持し、安全・安心な国産生乳の安定供給に資すること。
2. 家族経営や農業生産法人など多様な酪農・畜産の経営安定と再生産確保を可能とする直接支払制度を確立するとともに、生産基盤の強化対策の拡充など酪農・畜産の持続的発揮を図る施策を推進すること。

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。

平成28年9月16日

士 別 市 議 会

(提出先)

内閣総理大臣
農林水産大臣
衆議院議長
参議院議長

決議案第1号

J R北海道に公共交通機関としての使命を果たすことを求め、共に道北地域の創生を目指す決議について

J R北海道に公共交通機関としての使命を果たすことを求め、共に道北地域の創生を目指す決議を提出するものとする。

平成28年9月1日提出

議会運営委員長 渡辺英次

J R北海道に公共交通機関としての使命を果たすことを求め、共に道北地域の創生を目指す決議

北海道、とりわけ道北に住む地域住民にとって、J R北海道の宗谷本線は自らが暮らすまちと、それぞれの都市を結ぶ大切な公共交通機関であることは論を待たないところです。

そのような中、J R北海道は鉄道事業の大幅見直しの方針を打ち出し、地元自治体との協議を始める考えを示しました。その理由として経営環境の悪化の改善が挙げられています。我々も、決してJ R北海道の経営改善に反対するものではありません。

しかし、今回J R北海道が打ち出した経営改善策は、鉄道事業の規模縮小という手段で経営改善をしようという、縮小再生産的な手法としか思われません。J R北海道の経営は非常に厳しいことは理解していますが、同様に北海道、道内市町村も厳しい財政状況の中、何とか知恵を絞って北海道の活性化、地域の活性化に取り組んでいます。

道北地域では国鉄の民営化に伴って天北線、名寄本線、深名線の廃止を受け入れました。確かにバス事業への経営転換によれば、経営効率が上がることは容易に試算、想定できることです。しかし、上記の長大三線の廃止によって、転換バスの本数は増え、見かけ上は沿線住民にとって利便性が改善されたにもかかわらず、沿線地域のその後の著しい衰退を見れば鉄道事業が単なる経営効率以上の大きな影響を地域に与えていることをわれわれ道北に住む地域住民は身をもって学んできました。J R北海道は国の基本方針である、地方の創生の理念と相反する

経営規模縮小という手法を採るのではなく、いずれも財政難の団体であることを踏まえた上で北海道、関係市町村、ＪＲ北海道の三者が中核となり、国、関係団体、地域住民の協力や知恵を借り、道北地域の活性化を図ることが、ＪＲ北海道の使命であり、ひいては道北地域の創生に繋がると考えます。

ＪＲ北海道におかれましては、今までにも増して、道北地域における主要交通機関の主役を担う使命を果たしていただき、共に地域の活性化に取り組んでいただきますよう強く要望するものです。

本市議会といたしましても、ＪＲ北海道はもとより、国や道及び市、関係団体や地域住民の皆さんと協力し、一致団結し、地域の活性化のため行動します。

以上、決議する。

平成28年9月1日

士 別 市 議 会