

意見案第 8 号

ガザ地区の即時停戦のための積極的外交を政府に要求する意見書

(原案可決)

パレスチナ・ガザ地区は、長さ 50 km、幅 5－8 km ほどの土地に約 200 万人が住む世界でもっとも人口密度が高い場所の一つであり、高さ 8 m の壁でイスラエル軍に包囲され、人や物の出入りが厳しく制限されており、燃料や食料日用品、衣料品などが慢性的に不足し、国連や支援団体からの援助物資で命をつないでいる状況であります。

2023 年 10 月のハマスによるイスラエルへの大規模攻撃及び人質事件に対し、イスラエルによる報復措置が始まり、一般市民という定義を無視し国際人道法のあらゆる基準を無視した形で現在も報復措置は続いております。

すでにガザ地区では、33,000 人以上が犠牲となり、このうち 14,000 人が子どもとも報じられています。

今年 1 月、国際司法裁判所（ICJ）は、ガザ地区においてジェノサイドが進行している可能性を認識し、パレスチナ人に対してジェノサイド条約によって保護されるべき権利があると指摘しております。しかしながら、その後も犠牲者の数は増える一方で、難民へのさらなる迫害も発生しています。

期待された 2 月初旬での停戦も合意されず、人道支援ルートはほぼ閉鎖されている上に、食糧支援トラックが爆破されたり、支援を待つ人の群れへの攻撃も行われるなどして、人口の 7 割以上が壊滅的レベルでの飢餓に苦しんでいます。

双方の自衛権の尊重や人質の早期解放、長期的な政治的な解決はもちろんでありますが、今すぐ一般市民の犠牲を止めるべく、停戦の呼びかけ、負傷者や難民の救済は、道徳的義務として必然であります。

衆議院及び参議院においても、6 月 13 日、14 日の両日において、ガザ地区における人道状況の改善と速やかな停戦の実現を求める決議案がそれぞれ可決されております。

よって、政府に対し、国内での停戦に向けた動きを受け、ガザ地区の人道状況の改善、事態の早期沈静化に向けた以下の事項について、イスラエル及びハマス双方に対する積極的な外交努力を求める。

記

- 1 人道目的の即時停戦及び人質の即時解放に向けた交渉を行うことを求めること。
- 2 国際人道法を含む国際法の遵守を求めること。
- 3 民間人の被害の最小化と安全確保、人道支援物資の供給確保による人道危機への改善を求めること。

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。

令和6年10月11日

北海道恵庭市議会

内閣総理大臣、外務大臣 宛各通

えん罪被害者を速やかに救済するために再審法改正を求める意見書

(原案可決)

えん罪は、国家による最大の人権侵害の一つである。えん罪被害者の人権救済は、人権国家を標榜する我が国にとっては勿論、地域住民の人権を守る義務を有する地方自治体にとっては重要な課題と言える。

そのため、えん罪被害者を救済するための制度として再審がある。しかし、その手続を定めた法律（刑事訴訟法第四編「再審」）には、再審請求手続の審理の在り方に関する規定がほとんどなく、裁判所の広範な裁量に委ねられている。このように、いわば再審のルールが存在しない状態となっているため、再審請求手続の審理の進め方は、事件を担当する裁判官によってまちまちとなっており、再審請求手続の審理の適正さが制度的に担保されず、公平性も損なわれている。

その中でも、とりわけ再審における証拠開示の問題は重要である。過去の多くのえん罪事件では、警察や検察庁といった捜査機関の手元にある証拠が再審段階で明らかになって、それがえん罪被害者を救済するための大きな原動力となっている。したがって、えん罪被害者を救済するためには、捜査機関の手元にある証拠を利用できるよう、これを開示させる仕組みが必要である。現行法には、そのことを定めた明文の規定が存在せず、再審請求手続において証拠開示がなされる制度的保証はない。そのため、裁判官や検察官の対応いかんで、証拠開示の範囲に大きな差が生じているのが実情であって、このような格差を是正するためには、証拠開示のルールを定めた法律の制定が不可欠である。しかも、再審開始決定がなされても、検察官がこれに不服申立てを行う事例が相次いでおり、えん罪被害者の速やかな救済が妨げられている。しかし、再審開始決定は、裁判をやり直すことを決定するにとどまり、有罪・無罪の判断は、再審公判において行うことが予定されており、そこで検察官にも有罪立証をする機会が与えられている。したがって、再審開始決定がなされたのであれば、速やかに再審公判に移行すべきであって、再審開始決定という、いわば中間的な判断に対して検察官の不服申立てを認めるべきではない。

よって、国においては、次の事項について、刑事訴訟法の再審規定（再審法）を速やかに改正するよう求める。

記

- 1 再審請求手続において、捜査機関が保管する全ての証拠を開示すること。
- 2 再審開始決定に対する検察官の不服申立てに制限を加えること。

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。

令和6年10月11日

北海道恵庭市議会

衆議院議長、参議院議長、内閣総理大臣、法務大臣 宛各通

自動運転移動サービス等の社会実装に向けた環境整備を求める意見書

(原案可決)

高齢化社会が進んでいる現在、高齢者の運転による交通事故が社会問題となっている。2023（令和5）年の高齢ドライバーによる交通事故発生件数は4,819件、事故全体に占める高齢運転者の事故割合は15.4%となっており、2019（令和元）年の18.1%からは減少しているものの、依然として多発している状況である。

75歳以上・80歳以上の運転免許保有者数の推移をみると、2019年の75歳以上・80歳以上の免許保有者数（75歳以上583万人・80歳以上229万人）は、2009年の数値（75歳以上324万人・80歳以上119万人）と比較して、75歳以上は約1.8倍、80歳以上は約1.9倍となっており、今後ますます高齢ドライバーが増えていくと想定される。

地方公共団体では、加齢に伴う身体機能や認知機能の低下により運転に不安を感じている高齢運転者や、交通事故を心配する家族等周辺の方々から相談を寄せられていた等の経緯から、運転免許の自主返納の取組みが進められる中で、免許返納後の移動の足の確保が大きな課題となっている。政府では、高齢運転者による交通死亡事故の深刻な社会問題化を背景に、免許返納者への公共交通割引施策を新規で実施する地方公共団体への支援を検討しているが、公共交通の空白地域には課題が残る。

よって、政府に対して、すべての地方公共団体が高齢運転者の免許返納を安心して推進することができるよう、自動運転移動サービス等の社会実装に向けた環境整備に向け、十分な予算措置や自動運転車両の利活用への環境整備等、下記の事項について特段の取り組みを求める。

記

- 1 高齢者の免許返納の促進に伴う自動運転移動サービスの導入において、過疎地域を包含する地方公共団体に寄り添う形で、国の相談窓口の開設や、専門家の派遣等の伴走型の支援体制を整えること。
- 2 自動運転技術の開発があらゆるメーカーで進められている中で、自動運転システムが主体となって車の操縦・制御等を行うレベル4以上の車両の開発促進とともに、遠隔操作システムの導入を含めた行政における利活用の仕組みの検討など、自動運転車両の実用化に向けた環境整備を加速すること。

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。

令和6年10月11日

北海道恵庭市議会

衆議院議長、参議院議長、内閣総理大臣、経済産業大臣、国土交通大臣 宛各通

国土強靱化に資する社会資本整備等に関する意見書

(原案可決)

北海道は、豊かで美しい自然環境に恵まれ、広大な大地と海に育まれた豊富で新鮮な食を強みに我が国の食料供給を担うとともに、特有の歴史・文化や気候風土などを有しており、これらの独自性や優位性を生かしながら、将来にわたって持続可能な活力ある北海道の実現を目指している。

しかしながら、本道の道路を取り巻く環境は、高規格道路におけるミッシングリンクをはじめ、自然災害に伴う交通障害幹線道路や通学路における交通事故、道路施設の老朽化など、多くの課題を抱えている。

これらの課題を解消し、「食」や「観光」に関連する地域が持つ潜在力が最大限発揮させるためには、平常時・災害時を問わない安定した物流や、広域周遊観光を支える道路ネットワークの整備が必要不可欠である。加えて、積雪寒冷地である本道では、安定した除排雪体制の確保など、冬期間の住民の安全・安心を図ることが必要である。

そのため、地方財政が依然として厳しく、また資材価格の高騰や賃金水準の上昇に対応する中でも、道路整備・管理に必要な予算を安定的に確保することが重要である。

よって、国においては、本年発生した能登半島地震や切迫する日本海溝・千島海溝沿いの巨大地震を踏まえ、高規格道路から市町村道に至る道路網の整備や老朽化対策など、国土強靱化の取組をより一層推進するため、次の事項について特段の措置を講ずるよう強く要望する。

記

- 1 賃金水準の上昇なども加味した上で、山積する道路整備の課題に対応していくため、新たな財源の創設及び必要な予算を確保すること。
- 2 「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の推進はもとより、その後も切れ目なく継続的・安定的に取組を進めるため、国土強靱化実施中期計画を令和6年度内の早期に策定し、必要な予算・財源を別枠で確保すること。
- 3 人流、物流の活性化に向けた高規格道路におけるミッシングリンクの解消や、高規格道路と直轄国道の連携によるダブルネットワークの構築、暫定2車線区間の4車線化や耐震補強等の機能強化など、国土強靱化に資する災害に強い道路ネットワークの整備を推進すること。
- 4 国土強靱化の事業計画等に基づく橋梁、トンネル等の老朽化対策を推進し、予防保全による道路メンテナンスへ早期に移行するため、維持管理・更新事業に必要な技術的支援の拡充や予算を長期安定的に確保すること。また、近年の異常気象により、積雪寒冷地においては、

凍結融解の繰り返しによる舗装の損傷が著しいことから、これに対応する制度創設や財政支援の充実・強化を図ること。

- 5 冬期交通における安全性の確保、通学路などの交通安全対策、無電柱化の推進など、地域の安全な暮らしや経済活動を支える道路の整備や管理の充実を図ること。
- 6 災害発生時の迅速かつ円滑な復旧等のため、北海道開発局及び開発建設部の人員体制の充実・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。

令和6年10月11日

北海道恵庭市議会

衆議院議長、参議院議長、内閣総理大臣、総務大臣、財務大臣、国土交通大臣、国土強靱化担当大臣 宛各通

意見案第12号

地方創生応援税制（企業版ふるさと納税）特例措置の更なる延長を求める意見書

（原案可決）

平成28年度に国が認定した地方創生応援税制（企業版ふるさと納税）は、地方創生の更なる充実・強化の実現を図るため、地方公共団体によるプロジェクトと企業の寄附により、地方創生の推進を図る取組みとして設置され、令和2年度の拡充・延長措置を経て現在に至っている。

本制度の利用状況は、初年度受入件数517件、受入額7億4千7百万円、拡充・延長された令和2年度では、受入件数2,249件、受入額110億円となって以降、年々増加を続け、直近の令和5年度では、受入件数14,022件、受入額469億9千9百万円となり、さらには98の地方公共団体が人材派遣型の活用をするなど堅調に推移している。

この状況から、地方公共団体並びに企業の制度理解が深まり利用の仕方やメリットが時間の経過とともに浸透してきたものと推察されるが、特例措置の延長は令和2年からの5年間であり令和7年3月末で時限を迎えることとなる。税額控除の特例措置終了は現在の勢いを阻害しかねず、今後の地方創生の推進に大きな影響を与えることが懸念される。

また、地方は新型コロナウイルス感染症の影響や物価高騰による経済的打撃も大きく、人口減少や人口流失、担い手不足の問題をはじめとして都市部とは、異なる社会問題が山積しており、それらへの対策及び地方創生を推進するための地方創生応援税制（企業版ふるさと納税）は、貴重な事業と捉えている。

よって、国においては企業版ふるさと納税特例措置期間のさらなる延長を実施するよう強く求める。

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。

令和6年10月11日

北海道恵庭市議会

衆議院議長、参議院議長、内閣総理大臣、総務大臣、財務大臣、経済産業大臣、内閣府特命担当大臣（経済財政政策） 宛各通