



地方創生について

※地方創生とは：国内の各地域・地方が、それぞれの特徴を活かした自律的で持続的な社会をかたちづくること。

政府が「まち・ひと・しごと創生本部」を設置し、総合戦略を展開している。主要な柱として、東京一極集中の解消、地域社会の問題の解決、地域における就業機会の創出などがある。

総合戦略の身近な例として、「ふるさと納税(ふるさと寄附金)」があります。個人住民税の一部を、納税者が選択し自治体に回せるようにする仕組みで、地方自治体の税収拡大につながり自主財源アップが図れます。

【質問】

長崎市は今まで、国からの補助金を当てにした「与えてもらう」経営をおこなってきた。しかし、現在の国の厳しい財政状況を考えれば、今後は長崎市が「自ら創る・自ら稼ぐ」という自立した経営への転換が必要だと考える。将来にわたって重要な子育てにかかる費用、医療費や教育費など、“市民のために使える費用”はどのようにして確保していくのか。

地方創生時代の長崎市の生き残り策をどう考えていますか。

【回答】

長崎市は、他都市に比べて税収基盤が弱く、地方交付税などに大きく頼った財務状況ですが、これまでの財政改革の取り組みによって、厳しいながらも少しずつ財政的な余力が出てきています。

この余力を地域経済の活性化、雇用創出、定住促進につながるような施策に重点配分し、さらに余力を生み出したいと考えています。また、その余力を福祉や教育、子育て支援といった暮らしやすさの充実につなげたいと考えています。

ご指摘を踏まえて、国に依存するのではなく、必要な財源は自ら生み出せるように努めます。

【質問】

長崎市中心部に次々と計画されている大型公共施設整備。「地域で創る・地域で稼ぐ」観点から、どのような戦略で自主財源を確保しようとしていますか。

【回答】

地域活性化につながる大型の都市基盤整備は、長崎市の強みを活かした交流人口拡大にも役に立ち、今後のまちづくりを担う重要な戦略の一つになると考えています。実施するにあたり、国の地方創生の動きに迅速・的確に対応して有利な財源を積極的に活用していくことが重要だと考えています。

一方で、財源を自ら生み出すことも重要であり、民間などの参入を促して財源を確保、新たな民間などの利益を生み出し、新たな雇用創出や税収増につなげるといった好循環を期待しています。

国の地方創生の流れをしっかりと捉えて、有用な財源の活用ほか、稼ぐ力と雇用創出を図り、安定的な自主財源の確保に努めながら、地方創生、人口減少対策を推進していきたいと考えています。

【要望】

長崎市を自立した都市とするためには、日本全国の住民や企業に「選んでもらえる地域」でありつづける必要があります。

そのために観光は当然ですが、産業振興や生活環境面の魅力を高めるだけでなく、地域の魅力を「選ぶ」側の視点で考えてほしい。市中心部の大型公共施設の整備については、今後の計画自体が流動的で不透明な公会堂・新市庁舎・交流拠点施設などについても各部署でバラバラに検討するのではなく、横断的なプロジェクトチーム(PT)を設置して検討するよう強く求めます。

まちづくり行政について

三菱重工業と三菱日立パワーシステムズ(MHPS)は、長崎造船所ならびに MHPS 長崎工場を再編し、2年半後の2018年度までに幸町工場を閉鎖すると発表がありました。

そこで、このエリアを活性化し長崎全体の経済浮揚を図り、稲佐山からの夜景面からも光り輝くような土地利用を進めるためには、建築物の容積率見直しなど、都市計画的な手法による誘導策が必要だと考えています。

そのような理由から、今後の幸町周辺の活性化について市の考えを伺います。

【回答】

この土地は準工業地域を指定し、建ぺい率 60%、容積率 200% となっております。

移転完了後の土地の活用方策については、現在のところ明らかにされていませんが、長崎市の中心部に位置する、規模が大きい平坦地であり、今後のまちづくりを進める上で重要な土地です。

今後の土地利用については、所有者と意見交換をおこない、用途地域などについては有効な土地活用のあり方を考え、必要に応じて見直しの検討をおこなってまいります。

【質問】

長崎駅周辺地区の対岸に位置する「稲佐地区」は、長崎駅に近い立地でありながら、浦上川に分断されていて今後の長崎駅周辺整備の効果を受けづらい状況にあります。

この状況は、長崎市全体の活性化を図ろうとする中で大きなマイナスになると考えられますが、東西市街地の連携を強化して、まちなかと一体的な土地利用を図る観点から、旭大橋の※低床化について市の考え方を伺います。

※低床化：床面を低くすること。

【回答】

長崎駅周辺地区と旭町・稲佐地区などが位置する浦上川右岸地区は、その間を流れる浦上川の幅がわずか 100 メートル程度でありながら、全長約 700 メートルの旭大橋で隔たれています。

駅周辺地区の賑わいを浦上川右岸地区まで及ぼし、両地区の一体的な発展・振興を図るためには、旭大橋を低床化し距離感を縮めるとともに、道路や歩行者の利便性・快適性の向上を図ることが最も重要だと考えます。

一方で、管理者である長崎県からは「この旭大橋は、昭和 57 年 3 月に完成し、現在 33 年が経過しているが、※インフラ施設の長寿命化が全国的な課題となっている中、補助金上の耐用年数の 45 年に達していない中での解体撤去は厳しい状況にある。」と聞いています。

しかし、長崎市としては、浦上川右岸地区の活性化を図る上で、旭大橋の低床化は必要不可欠と考えていますので、1 日も早く低床化が実現できるように、県に対し強く働きかけてまいります。

※インフラ施設：道路、通信、公共施設など「産業や生活の基盤と

なる施設」

【要望】

幸町については、すでに印刷工場・自動車整備工場・蒲鉾工場が点在していて用途変更によって、それら工場が今後、立て直しや増改築をおこなう際に支障をきたす可能性があります。そこで、用途変更ではなく、都市計画法の手法を最大限に活用して容積率などの緩和を検討して、民間事業者が入りやすい環境づくりに努めてほしい。

旭大橋の低床化については、まだ耐用年数が残っていることは理解している。しかし、歴代の知事の中には「県庁舎移転に合わせ旭大橋を低床化することは好ましい。」と発言する方々がいたのも事実。また、現在の旭大橋の構造上、慢性的な渋滞も起こっていることから、長崎駅周辺再整備も進んでいる現状も踏まえ、1日も早く実現できるよう、引き続き県との調整を図ってほしい。

子育て環境の充実について

長崎市には小学校就学前までの乳幼児を対象にした福祉医療制度がある。この制度は、患者が支払う窓口負担を自治体(市)が代わって支払うもので、それぞれの自治体が財政状況を考えながら自主的に助成(補助)する政策的な取り組みです。

IターンやUターンに力を入れている地域では、子育てのしやすさをアピールするため、子どもの医療費助成を充実させて、子育て世代が住みやすい環境を整えているところもある。

「長崎を支える人材を長崎市全体で育てる」と考えるならば、国の補助金がなくても、長崎市が自主財源を積極的に稼ぎ、子育て世代にのしかかる子ども医療費の軽減、もしくは助成の対象年齢をさらに拡大する必要があると考えている。これについて市の考えを教えてください。

【回答】

子どもの医療費助成については、平成 28 年 4 月診療分からこれまで小学校就学前の乳幼児を対象にしていたものを小学校卒業までに拡大することとしています。また、保育所や幼稚園の保育料についても、本年 4 月から国の基準を参考にしつつ、一部軽減の拡大を

おこなうとともに、3人以上の多子世帯に対する保育料について、第3子の保育料を無料にする対象世帯を拡大しています。

ご指摘の子ども医療費助成の対象年齢のさらなる拡大についてですが、多額の財政負担を伴いますので、小学校卒業までに拡大したことによる少子化対策の効果などをまずは検証する必要があると考えています。しかし、長崎市を子育てしやすいまちとするために、さらなる環境の充実が必要だと考えますので、子育てに伴う経済的負担の軽減も含め、さまざまな観点から検討をおこないます。