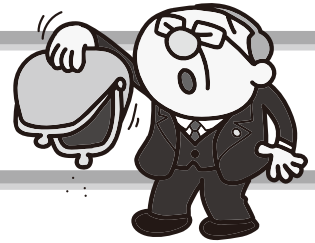




提言

○ × 1

厳しい財政運営の中での「ふるさと納税」



全国で伸びる「ふるさと納税」

出身地や愛着のある地域への思いを税制上で後押しする「ふるさと納税」が創設5年を迎え、全国的に順調に伸びている。

任意の自治体に寄付すると居住地の住民税が一定範囲内で軽減される仕組みで、総務省によると2011年の利用者は約74万人、寄付総額は649億円に上った。利用者数は前年の約2.2倍、総額は約1.0倍に急増している。

東日本大震災の被災自治体に支援目的の寄付が集まったのに加え、全国の自治体が返礼として送る名産品などの特典が好評なためという。

財政上はわずかだが、税収が減るなかで、工夫と知恵が必要な時代であるが、敦賀市の平成24年度の「ふるさと納税」は、12件35万円。福井県の9市で最少額となっている。

平成24年度の「ふるさと納税」の集計結果によると、福井県と17市町への寄付は684件、5641万9千円となった。件数は前年度比で微増だったものの収納額は制度開始の2008年度以降で最も少なく、初めて6

千万円を割り込んだ。

県下9市でトップは勝山市の60件806万7千円。敦賀市以外、どこも百万単位。一桁違う税収となっている。原子力発電所の税収で豊かな敦賀市とされているのが要因か。それにしても敦賀市の応援団の育成という面でも工夫がほしい。

「ふるさと納税」による魅力発信

正月やお盆の帰省、気比さん祭り、甲子園での地元球児の活躍など、故郷のよさをしみじみと感じさせる。

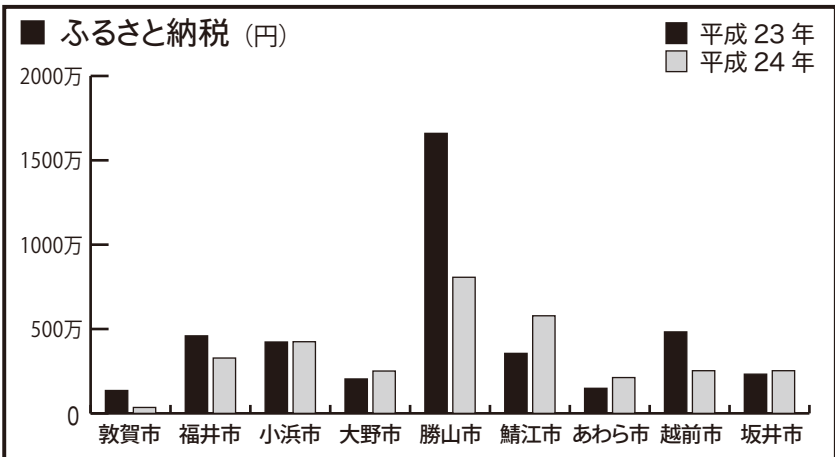
特典目当ての寄付は最低条件の少額にとどまる傾向や件数が多いほど調達や配送に経費がかかり、財政上の効果は薄いとの指摘もある。

たとえ特典目当てであっても、敦賀の魅力を全国に発信し、ファンを増やす意義と財政効果では大きいのではないかと考える。忘れてならないのは、何のためのふるさと納税かという原点である。

好調な自治体の多くは、寄付金の使い道を納税者に指定してもらい、ホームページなどで報告している。姫路城の「大修理」(姫路市)、手塚治虫さんら有名漫画家が下積み生活を送った「トキワ荘」周辺整備(東京都豊島区)など、地元の資源を生かした特定のプロジェクトに賛同の寄付を募る手法も有効だろう。

敦賀市も、見返りがなくても地域に貢献したいという納税者の思いを引き出す工夫も必要だ。敦賀市の応援団を育てる制度として、工夫が必要ではないか。

平成24年度の決算の審査の結果、原子力発電所の長期停止による税収減少と、支出では国民健康保険など社会保障費の伸びなど、東日本大震災と福島の影響を受けた厳しい財政運営が続いている。このことを踏まえて「ふるさと納税」についての意義を考えたい。



提言

○ × 2

原子力規制委員会の判断の遅れによる社会問題



原子力規制庁が敦賀2号機直下の破砕帯問題で、敦賀市議会に対し10月29日に現状を報告した。また、先月26日、27日に規制庁職員による現地確認を実施したものの、議員からは「有識者が現地調査すべきだ」との指摘や対応が遅いなどの批判が相次いだ。

規制委員会は8月30日の検討会合で活断層を否定する原電の追加調査結果を議論したが、有識者による再検討が必要かどうかの判断を先送りしている。

その後の参議院経済産業委員会、環境員会の質疑でも規制委員会の田中委員長は、有識者による再検討を先送りしている。

議員からは「7月の原電の追加調査を待つ判断すべきではなかったか」「なぜ事務方による調査か」など批判が相次いだ。

敦賀市における原子力発電所の長期停止は、街の経済、雇用や市の財政にも大きく影響し、全国規模での原子力発電所が停止し、代替する火力発電所向けの燃料輸入が急増したことでの、台風の巨大化などの地球温暖化問題や貿易赤字など、先送りが大きな社会問題ともなっている。

また、企業向けの電気料金は、家庭より値上げ幅が大きく、企業がコスト増を敬遠し、生産拠点を海外に移す「産業空洞化」の加速しかねない状況が続いている。

原子力発電所の安全性はなによりも優先しなければならないが、40年を超えて原子力と共存共栄してきた敦賀市として、原子力規制委員会、規制庁の対応の危うさを痛切に感じ、早急に有識者による現地調査と再調を願いたい。

提言 〇 × 3

北陸新幹線開業をにらんだまちづくり (地域活力のバロメータである地価)



国土交通省が発表した2013年の都道府県地価(基準地価)は、全国的に下落幅が縮小し、大都市を中心に上昇地点が増えた。特徴的なのは、東京、名古屋、大阪の三大都市圏の商業地は5年ぶりにプラスに転じ、下落が続いていた住宅地もほぼ横ばいになるなど、地価は回復基調にある。

金沢も新幹線開業をひかえての、ここ数年、商業地などプラスに転じている。地方で、地価が上向いた地域は、公共交通機関の開業や居住地としての需要、観光客の増加などが追い風となった。

しかし、地方圏は福井市、敦賀市ともに、商業地が22年連続、住宅地は21年連続のマイナスとなった。上昇地点は中心都市など限定的で、調査地点の9割で下落している。地価は、地域の活力を示すバロメータだ。福井県も下落率は昨年と比べ改善したものの、経済活動の停滞をうかがわせる残念な結果である。

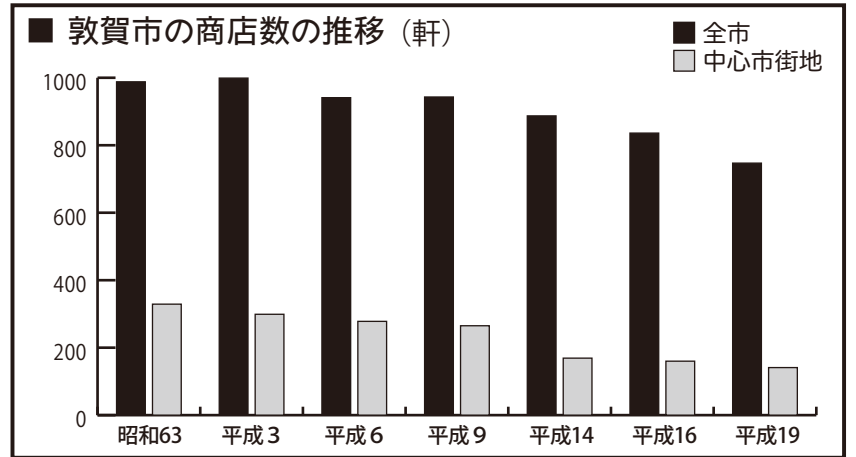
2020年の東京五輪開催決定で、東京圏を中心に地価がさらに上昇する可能性は高い。一方で、敦賀市も含め、地方は、高齢化、人口減少に歯止めがかからず、中心都市でさえ中心市街地の空洞化などに悩む。それに敦賀

市の原子力発電所の停止の長期化は、地価とも密接に関係している。

グラフのように敦賀市の商店数は右肩下がり続けているのが現状である。

地価の回復は、私は北陸新幹線の敦賀延伸がひとつの起爆剤であり、地価の下落を食い止めるには、地価が上昇した三重県伊勢市など事例を参考に、国内外からの観光客を積極的に呼び込むなど、交流人口を増やすことも一つの方策だ。

もんじゅや敦賀2号の再稼働は、最もはやい解決策でもあるが、北陸新幹線をにらんだ長期的なまちづくり、交流人口を増やす観光振興や産業団地の増設などの方策を考えるべきである。舞鶴若狭自動車道の来年度開業も大事だが、終着駅の敦賀駅となる13年後、開業までのまちづくりが必要である。



336

イコカカード10周年 何故、敦賀駅で使えないの?

JR西日本のイコカカード(ICOCA)は、2003年にサービス開始して、この2013年11月1日で10周年を迎えた。ICOCAも本年3月の交通系ICカード全国相互利用により大きく拡大し、東京でもSUICAと同様に使える。

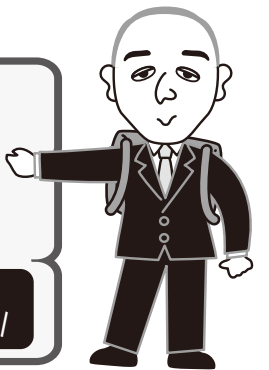
JR西日本管内で福井県、石川県、富山県は、いまだに利用できない。この格差だ。滋賀県の近江塩津駅までは使えて、敦賀市内に入るや使用することはできない。

先日も敦賀駅で大阪からのお客さんが、関西から直流化で終着駅の敦賀で、何故利用できないのか、駅員とのおし問答を目にした。都会と地方の地域格差、格差もいろいろあるが、北陸新幹線金沢開業も2年後、北陸でのICOCAカードの利用もそろそろJR西日本さん、考えてもいいんじゃないか。

<http://www4.ocn.ne.jp/~hojo1717/>



発行責任者 / 市民クラブ
編集責任者 / 北條 正
敦賀市中央町2丁目15-33-102
TEL・FAX 0770-22-9556
E-mail hojo714@gmail.com
ホームページ
<http://www4.ocn.ne.jp/~hojo1717/>



このニュースレターは、一部政務活動費で発行しています。