施設利用が困難となり、自宅に閉じこもることになる障害者のケアはどうするか。

(2)商工行政について

総合計画の基本計画が数値目標を設定して出されたが、現実とかけ離れすぎた設定もあるようだがどうか。

またパブリックコメントをどう活かしていくのか。

福祉保健部理事　(1)①施設退所者は428名中2名で利用者負担導入による影響は大きくは表れていない。

負担軽減措置として特定入所者介護サービスを創設し、所得の低い方に対して食費と住居費の限度額を設けている。

介護認定方法は基本的に変わりはなく、特に軽く認定しているようなことはない。

認定に不服の場合、特例措置等もあるので、担当ケアマネージャーに相談いただきたい。

福祉保健部長　②制度改正に関し、入所施設で6名、通所施設で6名の方が退所されている。また、食事提供を受けていた方が弁当持参されているケースもある。

施設利用が困難な方については、個別に事情を聞きながら支援を行いたい。本格実施が10月からということで、状況等を今後十分見極め、県内他市との情報交換もしながらよりよい対応策を検討したい。

企画商工部長　(2)目標値の設定については、現状把握を基に将来を予測して行っている。

市長　パブリックコメントを積極的に活用し、できる限り市の計画に反映できるように取り組み、市民協働の街づくりを目指したい。

新幹線の大村駅は竹松駅に併設してもらいたい

永石議員

企画商工行政について

①西九州新幹線長崎ルート大村駅は聾学校前の植松地区の予定になっているが、在来線の竹松駅に併設はできないか。在来線大村駅に併設は大幅なルート変更となるが、新幹線は嬉野の方から進入してきて竹松駅では並行して走るようになるので大きな変更ではない。竹松駅には戦時中の引込線跡地があったり、竹松駅前には都市計画道路大村駅前～原口線竹松駅前～今津線などの計画路線もあり整備されれば長崎空港までの交通アクセスもよくなる。植松に新幹線大村駅ができたら在来線に植松駅が必要になってきます。植松駅ができたら竹松駅はなくなるのではないかという不安と、存続されても竹松駅の存在意識が薄れるのではないかという心配がありますが市の対応は。

②日本航空学園大村校誘致については、市長が前々から言っている学園都市構想に合致するし、若者が多い街として活気も出てくるでしょう。市長の英断に委ねられると思うが、いかがお考えでしょうかお尋ねします。

市長　①新大村駅予定地として、県と共有で植松3丁目に約1万6，000㎡の用地を確保している。これを変更して竹松駅に併設することは極めて困難であると考える。

諏訪駅、竹松駅という在来線を残すということを大前提に、乗り継ぎがスムーズにできるようJRなどに強く働きかけていく。

②研究学園都市を目指しており、若い人達の学ぶ場、学校ができることによる経済効果は十分認識している。今後とも研究課題として関心をもち、その可能性について模索していきたいと考える。

しかしながら、誘致の実現には億単位の市の負担が必要となってくる。財政状況が極めて厳しい現在、今すぐ取り組むという状況ではない。長期を見据え、慎重な対応をせざるを得ないと考える。

新幹線新駅予定地（植松3丁目）

企業誘致による税収確保は本市の財政的危機を救う。本市ハイテクパーク、オフィスパークの企業誘致と雇用人口について。企業誘致と本市の工業用水確保について。

小林議員

(1)市民環境行政について

企業誘致は固定資産税、法人市民税、雇用の確保、拡大を決定付ける。ハイテクパーク誘致率96％。オフィスパークはこの1～2年で5社の誘致決定をなし、56％の誘致率。更に、自動車部品メーカー関連会社が来年4月に誘致決定となる。16年度の市税総額約101億円。内、固定資産税約42億円、法人市民税約5億9千万円。そこで両パークの16