

職 員 提 案 票

| | | |
|--|--------------------------|---------------------------------------|
| <p>1 提案事項 (タイトル) 25文字以内</p> | <p>市内の関西本線の市営駐車場の無料化</p> | |
| <p>2 提案の背景・現状分析（何が問題か。）</p> | | |
| <p>市民の方がJRを利用する際、市外（甲賀市、木津川市等）の駅まで自家用車で出向き、そこから電車に乗車するという方が相当数あり、逆に亀山方面や旧上野市街地から京都方面へ出向く場合柘植駅まで自家用車で来られるという方もおられる。</p> | | |
| <p>3 提案の内容（何をどうするか。）</p> | | |
| <p>市内の関西本線の市営駐車場の無料化</p> | | |
| <p>4 実施することで期待される効果やメリット（結果的にどうなるか。）</p> | | |
| <p>関西本線、草津線の利用者の増加による沿線の活性化。</p> | | |
| <p>5 実施にあつて想定される問題点やリスク（実現するために必要なこと。）</p> | | |
| <p>駅周辺の交通量の増加。また民間の駐車場と競合するので補填若しくは買収が必要と思われる。</p> | | |
| <p style="text-align: center;">審査結果</p> | | |
| <p style="text-align: center;">判定区分</p> | | <p style="text-align: center;">褒賞</p> |
| <p style="text-align: center;">実施検討</p> | | <p style="text-align: center;">佳作</p> |
| <p>実施検討のポイント</p> | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・無料化による影響や効果をどの範囲、どの視点から、どの程度見込むか | | |
| <p>審査会コメント（判定区分に関して）</p> | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・無料化による効果を各駐車場の損益だけでなく、利用者の増加やそれによる駅周辺の活性化など副次的な部分も含めながら、実施に向け調査・検討する。 | | |

審査会コメント（褒賞に関して）

各駅の利用者数の推移、利用状況、鉄道料金と駐車料金を含めた費用計算など、近隣自治体との比較も交え、十分に調査・分析を行っており、提案に説得力がある。

担当課における検討結果

【管財課】

伊賀上野駅及び佐那具駅駐車場

無料化のデメリットには、「特定の人々の常時駐車」「放置自動車」等の懸念があります。また、無料化により日々の管理費等の削減は見込めるものの、市有財産の適正な管理を考えると何らかの維持管理費が必要であり、その費用は利用料で賄うことが原則と考えます。このことが全面無料化の最大の支障となっています。

伊賀上野駅駐車場については、周辺に民間の駐車場があることから、当駐車場を無料化することで民間駐車場の利用者が当駐車場に駐車場所を代えるだけで直接JR利用者の増に繋がらず、民間駐車場を圧迫する懸念があります。

駐車場の無料化によるJR利用者増は実証できておらず、試験的に一定期間、JR利用者に限り無料で使える日を設けるなどし、利用者の動向を確認する必要があります。まずは、佐那具駅駐車場で試験的な運用を実施したいと考えます。

また、駐車場経営の観点からは、管理時間の短縮や民間貸付による駐車場運営も検討する必要があります。

【交通政策課】

当該市営駐車場の無料化については、その他の市営駐車場との扱いを異にすることから、まちづくりや関西本線の活性化といった目的の明確化、駐車場の利用実態、収益性、また周辺の民間駐車場との調整や地域住民の意向を踏まえた判断が必要と考えますが、無料化が実現すれば、鉄道利用の増加に資する取組みとして、西日本旅客鉄道株式会社にも協力を呼びかけ、市内外へPRすることができると考えます。

【伊賀支所振興課】

提案内容を踏まえ、駅周辺地域の活性化と市の財政的な観点から検討いたしましたところ、駅利用者の増加は重要な課題ではありますが、無料化によって期待できるメリットを財政的なデメリットが遥かに上回り、実行は困難であると判断いたします。

まず地域の活性化ですが、大都会で交通の要衝となる駅と異なり、関西本線の各駅周辺に利用者の目的地となる病院・商業施設・公共施設等が集中していないことから、無料化実施により駅利用者の一定の増加は見込まれるとしても駅周辺の賑わいや活性化に直接つながることは考えにくく、施設の計画的な配置も含めた総合的な政策としなければ相乗効果は見出せないと考えます。

次に財政面ですが、市営駐車場は駐車場事業特別会計として一時預かりだけでなく月極め利用者による駐車場料金収入を財源に運営しておりますが、駐車場である限りは将来に渡る路盤整備・区画の明示・周辺草刈・雪氷対策等の維持管理経費が必要です。無料化すれば料金収納事務がなくなるため無人化も伴ってきますが、周辺の新たな安全対策・環境整備に見込まれる経費が相当な金額となるのが明白であること、無料化は周辺の民間駐車場に対する明らかな民業圧迫であること等から、実現させることは現実的でなく、安定的経営のためにも料金収入は不可欠であると考えます。また、各ハコモノ施設においても受益者負担の原則に基づき適正な利用料金徴収が望まれている中で無料化することは相反する施策でありバランスがとれません。

【島ヶ原支所振興課】

無料化による影響や効果、課題を検討した。

- ・島ヶ原駅は月極および一時預かりの駐車場収入によって、JR駅員が不在であるところを、島ヶ原駅を守る会に委託することで、駐車場の受付・料金徴収業務・切符販売・駅トイレの清掃・駅前駐車場を含む駅舎周辺の環境維持を行っている。無料化することで、これらの業務が継続困難となることや、駐車場の自由使用、車両の放置による周辺環境の悪化を招くことになる。
- ・受益者負担の原則から市内各施設での使用料適正化の方針に逆行する。
- ・島ヶ原駅の利用形態をみると、利用者が駅まで自動車に乗ってくる以外にも、駅まで家族知人による送迎や行政バスの乗継ぎによる利用も見られることから、駐車場無料化による利用者増は限定的と考える。
- ・島ヶ原駅での乗降者数の減少は、関西本線加茂～亀山間の競争力・魅力に欠ける状況（草津線や大和路線、平行して走る近鉄線との比較、競争力が足りない。）にあると考える。駅の利用は、接続や本数が多い等、利便性で選ばれることのほうが多く、駐車場の有料無料が直接の原因とは考えられない。

島ヶ原駅に関しては駐車場無料化のメリットはほとんど見込めず、伊賀市の収入減と周辺環境悪化、駅の無人化という一度行ってしまったら元には戻せない甚大なデメリットがあると懸念する。