

産業建設委員協議会記録

開会年月日	平成 23 年 1 月 24 日
開会時刻	午前 9 時 57 分
閉会時刻	午前 11 時 29 分
出席委員名	◎山根 隆司 ○福井 輝夫 辻 孝記 広 耕太郎
	品川 幸久 上田 修一 小山 敏 山本 正一
	世古口 新吾
	宿 典泰 議長
欠席委員名	
署名者	
担当書記	中野 諭
協議案件	1 内宮周辺駐車場有料化整備について
	2 国際リゾート短期大学校に係る市有地賃貸借のその後の経過について (報告案件)
説明員	都市整備部長、都市整備部次長、交通政策課長、二見総合支所長
	その他関係参与

☆協議経過並びに結果

H23. 1. 24 (協議会)

開会;9:57

委員長開会宣言及び会議成立宣言後、直ちに会議に入り、「内宮周辺駐車場有料化整備について」、「国際リゾート短期大学校に係る市有地賃貸借のその後の経過について（報告案件）」の2件を協議しました。

その概要は次のとおりでした。

◎山根委員長

ただいまから産業建設委員協議会を開会いたします。

本日の出席者は全員でありますので、会議は成立いたしております。

それでは会議に入ります。

本日御協議願います案件は「内宮周辺駐車場有料化整備について」及び報告案件として「国際リゾート短期大学校に係る市有地賃貸借のその後の経過について」の以上2件であります。

内宮周辺駐車場有料化整備について

◎山根委員長

それでは「内宮周辺駐車場有料化整備について」を当局から御説明願いたいと思います。
都市整備部長。

●山下都市整備部長

おはようございます。本日は大変お忙しいところ、産業建設委員協議会を開催していただきましてまことにありがとうございます。

本日御協議報告申します案件は、ただいま委員長より御報告のありました内宮周辺駐車場の有料化整備外1件でございます。

それぞれ担当部署より御報告申し上げますのでよろしく御協議賜りますようよろしくお願いいたします。

◎山根委員長

交通政策課長。

●堀交通政策課長

それでは内宮周辺駐車場の有料化整備につきまして御報告申し上げます。

内宮周辺駐車場の有料化整備については、昨年12月16日開催の産業建設委員協議会におきまして、宇治浦田駐車場、五十鈴川河川敷、五十鈴公園グリーンピアの3カ所について平面で有料化整備を行いたいと御報告申し上げたところ、平面での整備に限定する前に立体駐車場として整備した場合の事業費や収支バランスなどの資料を提示することとして、改めて御協議いただくこととな

りました。

駐車場整備方法の検討としましては、現状に対して、平面整備をした場合と立体駐車場として整備した場合の駐車台数、整備費、効果、課題等を整理し、駐車場整備方法に対する評価を行い、整備方法の選定の整理を行ったところでございます。

また、立体駐車場の整備につきましては、整備する区域や階層別にケース設定を行い、それぞれ整理するとともに事業の収支につきましても、平面整備も含めて試算を行いました。

立体駐車場の試算にあたりましては、景観に配慮したものと、そうでないもの、また、1層2段の安価なものの3種類のタイプで整理し、設定1、設定2としてまとめております。

本日はその御説明と駐車料金の設定の考え方につきましても、御報告申し上げたいと考えておりますのでよろしくお願いいたします。

それでは資料にもとづきまして御報告申し上げます。

資料1の1ページをごらんください。駐車場整備方法の検討、設定1でございませう。

この設定では、立体駐車場整備費をケースⅠの1層2段で1台あたり70万円、ケースⅡ、Ⅲの3層4段で景観を配慮したのものとして1台あたり150万円としております。

まず、「1. 整備方法の特性」について、表の上段、現状の駐車場の状況でございませう。駐車台数は、宇治浦田駐車場が647台、五十鈴川河川敷が900台で計1,547台でございませう。

表上段中ほどの推計駐車利用台数という欄がありますが、H18の52万6,492台というのは、平成18年の1年間に2つの駐車場を52万6,492台が駐車したであろうという内宮参拝者数からの推計値でございませう。H21の60万4,962台は、平成21年に60万4,962台の駐車があったという推計値でございませう。

右側の駐車需要を満たす推計日数というのは2つの駐車場で年間何日までカバーできるのかということでございます。平成18年は365日中246日がカバーできたのではないかと、また、平成21年は年間204日をカバーし、残りの161日は駐車場が不足していた状態との推計結果が出ています。

ただし、不足した日数というのはあくまでも計算上のことで、仮に1台分だけ不足したとしても1日とカウントされております。

右側の評価でございませうが、現在、渋滞が頻繁に発生している状況でございます。

次に、平面で整備した場合です。宇治浦田駐車場が568台となります。括弧でA、B、Cとありますのは、1ページの中ほどに小さい地図で示してありますが、宇治浦田駐車場は3つのゾーンにわかれております。ABCの数字は、それぞれのゾーンの整備後の駐車台数となります。

また、五十鈴川河川敷が整備により988台、五十鈴公園グリーントピアが502台で、平面で整備した場合、合計2,058台となり、現状より511台増加します。

また、平面で整備した場合の概算の整備費は、4億4,000万円となります。

この整備により、平成18年の内宮参拝者数から推計すると54万2,030台の駐車利用となり、平成21年では62万5,661台の利用となります。

また、駐車需要を満たす日数としては、平成18年では328日、平成21年で301日と推計されませう。

評価についてでございます。メリットとして「駐車需要を満たす日数が増加し、渋滞緩和効果がある。」「A、B地区で、お白石持ち行事での利用など、多目的な活用も可能である。」「C地域の桜など景観を保持できる。」「最小限の制約で工事期間中の駐車場利用も可能である。」「整備費が比較的安価である。」となります。

次に立体駐車場を整備した場合どのようなことになるかについて説明します。

まず、立体駐車場として整備する場合の考え方ですが、先ほどの宇治浦田駐車場の地図をごらんください。立体駐車場として、Aゾーンだけを整備した場合と、ABCすべてを整備した場合で比較をしております。

1 ページ下の「参考 立体駐車場台数等の算出資料」をごらんください。

宇治浦田A-1というのは、Aゾーンを1層2段の立体駐車場を整備した場合、A-2はAゾーンを3層4段で整備した場合、B、Cもそれぞれのゾーンを3層4段で整備した場合でございます。

ちなみに、1層2段というのは、駐車するところが1階と屋上の2階建ての駐車場、3層4段は駐車するフロアが屋上を含めて4段となります。

駐車台数の考え方ですが、駐車台数については、それぞれの敷地面積を基に建ぺい率と容積率から建物を1層2段と3層4段として駐車面積を計算し、1台あたり25平米として立体部分の駐車台数を算出しました。また、残地部台数として、立体駐車場のたっていないところで平面駐車可能な駐車台数も算出しています。

A-1は、立体部台数と残地部台数を合わせて駐車台数370台、A-2は680台、Bは、270台、Cでは710台となり、最大ABC全体で1,660台となります。

次に概算事業費です。事業費については実際に設計を行わないと詳細は出ません。建物の景観への配慮や地盤の状況により基礎構造も変わってきます。そのような中で他所の事例などの聞き取りや参考図書等をもとに、設定1では立体駐車場の整備費を1層2段が1台あたり70万円、3層4段が150万円として概算の事業費を算出しました。

なお、1台あたり150万円については、景観に配慮している神宮会館の立体駐車場の整備費を参考とし、また、参考図書におきましても自走式の立体駐車場整備費を1台あたり100～150万円としている上限値を引用しました。以前、立体駐車場の整備費を1台あたり200～250万円としたのは伊勢市駅前整備の駐車場整備費を参考としていましたが、今回改めて見直しを行いました。

概算の整備費はA-1が2億3,100万円、A-2が9億6,000万円、Bが3億9,000万円、Cが10億2,000万円となりABC合わせると23億7,000万円となります。

ここで「1. 整備方法の特性」にお戻りいただきたいと存じます。

立体整備でケースⅠ、宇治浦田駐車場のAだけを1層2段で立体整備し、B、Cについては平面、五十鈴川河川敷、五十鈴公園グリーントピアも平面で整備した場合です。駐車台数は合計2,176台となり、現状より629台駐車台数は増加します。平面整備との比較では118台の増加となります。

概算事業費は6億4,100万円となり立体化による増加費用は立体化整備費から平面での整備費を引いて2億100万円となります。

推計駐車利用台数は平成18年ベースで54万4,721台、平成21年ベースで62億8,968台となり、駐車需要を満たす推計日数は、平成18年ベースで340日、平成21年ベースで315日となります。

評価についてでございますが、メリットとしましては、駐車需要を満たす日数が増加し、渋滞緩和効果が向上する。

デメリットとしては、お白石持ち行事での利用など、多目的な活用ができない、C区域の景観は保持できるが、立駐施設の景観配慮が損なわれる、平面整備に比べ、整備費が約2億円増加する、整備費の大幅な増加に比べ、駐車場利用台数は、微増である、立体駐車場の工事期間中、3～4カ月程度の、駐車場が利用に制限がかかるとなります。

次にケースⅡ、宇治浦田駐車場のAだけを3層4段として立体整備し、B、Cについては平面、

五十鈴川河川敷、五十鈴公園グリーントピアも平面で整備した場合です。駐車台数は2,486台となり、現状より939台駐車台数は増加します。平面整備より428台の増となります。

概算事業費は13億7,000万円となり立体化による増加費用は9億3,000万円となります。

推計駐車利用台数は平成18年ベースで55万608台、平成21年ベースで63万5,846台となり、駐車需要を満たす推計日数は、平成18年ベースで348日、平成21年ベースで340日となります。

評価については、メリットとしては、駐車需要を満たす日数が増加し、渋滞緩和効果が向上する。デメリットとしては、「多目的な活用ができない、C区域の景観は保持できるが、立駐施設の景観配慮が必要となる、平面整備に比べ、整備費が約9億3,000万円増加する、整備費の大幅な増加に比べ、駐車場利用台数は、微増である、立体駐車場の工事期間中、6～8カ月程度は、駐車場が利用できないため、交通渋滞の悪化が予測されるとなります。

次にケースⅢ、宇治浦田駐車場のすべてを3層4段の立体駐車場とし、五十鈴川河川敷と五十鈴公園グリーントピアを平面で整備した場合、駐車台数は合計3,150台となり、現状より1,603台増加します。平面整備より1,092台増となります。

概算事業費は27億1,000万円となり立体化による増加費用は22億7,000万円となります。

推計利用台数は平成18年ベースで55万9,149台、平成21年ベースで64万6,651台となり、駐車需要を満たす推計日数は、平成18年ベースで355日、平成21年ベースで354日となります。

評価について、メリットとして、駐車需要を満たす日数が増加し、渋滞緩和効果がさらに向上する。デメリットとして

多目的な活用ができない、景観の保持ができない、立駐施設の景観配慮が必要となる、平面整備に比べ、整備費が約22億7,000万円増加する、整備費の大幅な増加に比べ、駐車場利用台数は、微増である、立体駐車場の工事期間中は、駐車場が利用できないため、交通渋滞の悪化が予測されるとなります。

次に「2. 整備方法の比較」で現状と平面整備、立体整備のケースⅠ、Ⅱ、Ⅲの結果を整理しています。

駐車台数につきましては、現状を100として平面整備、立体整備のそれぞれのケースで比較しており、平面で133%、ケースⅠが140.6%、ケースⅡが160.6%、ケースⅢが203.6%となります。

次に整備費につきましては、平面整備を100として、立体整備の場合の比較を行っており記載のとおりでございます。

推計利用台数についても平成21年ベースで現状を100とし、平面整備、立体整備で比較していますが、整備台数の増加がそのまま利用台数の増加にはなっておりません。需要を満たす日数も、現状を100%として、比較しておりますのでごらんいただきたいと思います。

次に「3. 整備方法の選定理由」といたしまして、平面駐車場を整備することで、現状より駐車台数が511台増加し、駐車需要を満たす日数も97日の増加が見込めるなど、交通渋滞の緩和が期待できる。

立体駐車場の整備を行った場合、さらなる改善が期待できるものの、その効果に対し、整備が平面整備より約2億～23億円増加するなど多大な事業費が必要となる。

また、評価に記載のとおり、立体駐車場を整備する場合には、多目的広場としての活用、景観の保持、さらには、長期間に及ぶ工事期間中の駐車場不足などの問題が発生するなどでございます。

これらを総合的に判断し、内宮周辺の有料駐車場整備については、平面整備が最適であると考えられるものでございます。

次に駐車場有料化整備事業収支試算についてでございます。

資料2ページをごらんください。これは先ほど説明いたしました設定1における事業収支についてでございます。

上の表が平面整備の収支の試算でございます。

まず、支出から御説明します。平成23年度は駐車場等整備事業費が4億4,000万円、駐車場維持管理・運営費が2,200万円と試算し、計4億6,200万円となります。

平成24年度は、電光掲示板等の整備費が2億4,300万円、駐車場維持管理・運営費が4,300万円。それに観光交通対策として現在も実施しているパークアンドバスライドや交通誘導などの事業費1億3,500万円を足しますと計4億2,100万円となります。

ここで収入について御説明します。駐車場の収入につきましては料金設定によって大きく異なるところでございますが、この試算は、1台あたり500円として、基本的に平成18年ベースの利用台数があつた場合の収入で試算を行っております。

平成23年度については2月・3月の収入が4,500万円、平成24年度は2億7,100万円、御遷宮によって増加が予測される平成25年度、26年度については、平成18年度の1.4倍として3億7,900万円と試算し、平成27年度以降は2億7,100万円としております。

平成25年度以降の支出ですが、駐車場維持管理・運営費4,300万円、観光交通対策事業費1億3,500万円に将来的に料金システムなどの施設の再整備に備えた観光交通対策基金2,000万円を加えて1億9,800万円と試算します。

各年度の収入から支出を引いた単年度の収支は、平成25年度以降7,300万円から1億8,100万円の黒字となり、表の一番下の累計収支では平成29年度にプラスとなることが見込めます。

次に宇治浦田駐車場の一部を立体駐車場とするケースⅠの収支の試算でございます。

支出については、駐車場等整備事業費が6億4,100万円となり、平成23年度の支出の計は6億6,300万円となります。

収入につきましては、駐車台数がふえることにより少しだけ増額となります。この試算も平面整備と同様、平成18年ベースの利用台数を基本に平成25年度、26年度は平成18年度の1.4倍としています。収入は、平成24年度と平成27年度以降が2億7,200万円、平成25年、26年度が3億8,000万円と試算します。

平成25年度以降の支出は、駐車場維持管理・運営費4,700万円、観光交通対策事業費1億3,500万円に観光交通対策基金2,000万円を加えて2億200万円と試算しております。

各年度の収入から支出を引いた単年度の収支は、平成25年度以降7,000万円から1億7,800万円の黒字となりますが、一番下の累計収支は平成29年度でマイナス2億100万円にとり、黒字化は5年後となります。

次にケースⅡの収支の試算を行います。資料3ページを御高覧ください。

支出については、駐車場等整備事業費が13億7,000万円となり、平成23年度の支出の計は13億9,200万円となります。

収入については、駐車台数がふえることにより少しだけ増額となります。同様に試算いたしますと、一番下の累計収支は平成29年度でマイナス9億800万円にとり、黒字化は13年後の平成42年度までかかる見込みとなります。

ケースⅢ、宇治浦田駐車場全体を立体駐車場とする場合の収支の試算です。

同様の考えで、平成23年度の整備費が27億1,000万円となり、収入は微増で、平成25年度以

降の単年度収支は、7,400万円から1億8,600万円の黒字となりますが、累計収支は平成29年度末でマイナス22億3,400万円となり、黒字化はさらに30年ほどかかると考えられます。

なお、この試算には金利等は考慮しておりません。

続きまして、資料4ページをごらんください。

駐車場整備方法の検討、設定2といたしまして、3層4段の立体駐車場の整備費をもっと安価に整備した場合の試算を行いました。3層4段立体駐車場の整備費を1台あたり100万円としています。先ほど申しましたように、参考図書の中で1台あたり100万円から150万円ということで、100万円とした場合の試算でございます。

整備費につきましては、ケースⅠは資料1ページの設定1と同様でケースⅡが10億5,000万円となり、ケースⅢが19億2,000万円となります。

駐車台数や推計利用台数等につきましては、先ほど御説明しました、設定1と同様であり、評価につきましても整備費は軽減しているものの、基本的に同様の評価となります。

次に、資料5ページ、6ページ、設定Ⅱの事業収支の試算を行っておりますが、平面整備、ケースⅠにつきましては、先ほどの試算と同じでございます。

6ページのケースⅡにつきましては、平成23年度の駐車場等整備事業費が10億5,000万円となり、平成29年度の累計収支はマイナス5億8,800万円と試算します。

また、ケースⅢにつきましては、平成23年度駐車場等整備事業費が19億2,000万円で、平成29年度の累計収支はマイナス14億4,400万円と試算いたしました。

次に、資料7ページをごらんください。

駐車場整備のスケジュールでございます。

上段に平面整備、下段に立体整備を記載しておりますが、立体整備の場合、建物部分の建設に一定の期間を要することとなります。

最後に、資料8ページをごらんください。

駐車料金の設定について、駐車場の利用料金の設定における留意点をまとめております。

1点目、必要収入の確保でございます。駐車場収入によりまして、観光交通対策関連の事業費、駐車場の維持管理・運営費、交通対策事業費、駐車場等整備費の償還、料金システム等の施設再整備に対応するための基金など、それらを賄うためには年間2億5,000万円から2億8,000万円は必要と想定されます。

2点目として料金バランスについて、内宮周辺には、神宮会館や猿田彦神社などの民間駐車場も存在しているため、バランスを配慮し、周辺駐車場全体が効率的に利用される料金体系が望ましい。

また、当該地域以外の商業者等では自前で駐車場を確保するなどの対応をしており、公共駐車場としてそれらの商業者や市民全体のとらえ方にも配慮する必要があると考えられます。

3点目として、地域経済や駐車場利用者への配慮として、来訪者が駐車場利用を負担に感じて来訪を避けてしまうようなことで地域経済に悪影響を及ぼすことのないように配慮することや当地域には五十鈴公園や五十鈴川河川敷など市民が集う地域でもあることから、これらについても配慮する必要がある。

また、料金設定と駐車場の利用傾向として、料金設定により収入や利用者の満足度に対する影響が大きいことから、その特性を考慮するということでございます。

4点目として、料金設定によって利用傾向が変わることがあり、時間加算性のよう、一定の時間ごとに料金をあげていく場合は、短時間駐車を促す傾向となります。

また、定額料金制のように、1回いくらというような場合は、短時間利用者の負担感は強くなり、長時間利用を促す傾向となります。

現在の利用として、平日に短時間の利用が多いことから、初期利用を無料とすると減収が大きくなることも予測されます。

いずれにいたしましても、駐車料金の設定につきましては、これから関係者と協議する中で、いろんな御意見を頂戴することになろうかと思えます。

いろんな御意見をいただいた中、また議会の皆様とも十分議論し、必要条件を満たした形で決定してまいりたいと考えておりますのでよろしくお願ひいたします。

以上、内宮周辺駐車場の有料化整備につきまして御報告申し上げます。

何とぞよろしく御協議賜りますようお願い申し上げます。

◎山根委員長

ただいまの御説明について御発言はありませんか。

山本委員。

○山本委員

1、2点ちょっとお聞きをしたいのですが、非常にこの資料は見にくい、わかりにくい。これはまあ僕だけなのかかわかんですが、非常にわかりにくいなあ。今の説明だけではわかりにくいなあということが1点であります。

まあ、それはそれとして、前回12月のこの協議会におきましても立体にしたらどうやと、こういう根拠は前回12月の資料の中で、平面にして現状で3,070台、平面で整備後3,098台になると、こういうような説明があったと思います。したがって、平面で整備しても前回の資料ありますと、28台ふえるだけやと。しかし28台ふえること自体が、渋滞対策になるのかなと。28台というと、4人乗ってきたとしてもわずかな人数と。28台では全然話にならんやないかと、そういう根拠から、やっぱり立体にしたらどうやと、こういう議論をしたのですが、今日これ当局の説明を聞いておきますと、非常にもう、できないというような、よくわからないのですが、したくないというのか無理やというようなことが、何かこれ聞いておってもすぐにとらえられるような気がするのですが、まずお聞きしたいのは、有料にしらた500円やというような設定でしたというけれども、まず500円の根拠を教えてほしいなとこのように思います。

◎山根委員長

交通政策課長。

●堀交通政策課長

現在、この試算の500円の根拠といいますのは、特に根拠というのはございせんが、年間の運営費におきまして2億5,000万円から2億8,000万円程度が必要ということになりますと、設定におきまして単純化するために1台あたり500円をとったらこういう状況であるということを示させていただいたところでございます。

◎山根委員長

山本委員。

○山本委員

そうすると当局が語る説明した中で、普通一般的にどこへ行っても最低千円ぐらいで、500円ということは聞いたことがないと思うのですよ。だいたい最低でも千円、千円ぐらいは妥当ではないのかなと。その中であなたの収支バランスであると千円にしたら、その期間が短くなる、千円やったらその倍ということなので短くなるということですからなあ。駐車料金を500円、千円という立体にしても収支はあがってくるわけやで、倍にあがりますやんかな。そやでそういうことになると。それをあなたの説明であると500円に設定してと、いかにも何か安くしてこれがものすごく高くかかるというようなニュアンスで聞いたのですが。

それとこれ今回平面でしたときに何台ふえるようになってんの。これ511台になっていますやろ。今これ全体で何台ふえるの。全体で。

◎山根委員長

交通政策課長。

●堀交通政策課長

平面で宇治浦田の駐車場と五十鈴川河川敷、グリーントピアを整備いたしますと現状より、3つの駐車場では…、新たにグリーントピアを常に使える駐車場とすることで511台ふえるということでございます。

◎山根委員長

山本委員。

○山本委員

そうすると前の資料では、28台になっておる。そのグリーントピアが入っておらんのかな。

◎山根委員長

交通政策課長。

●堀交通政策課長

前回の資料のところでございます。前回資料を提示させていただきましたのは、内宮周辺の駐車場ということで、臨時のときも含めて最大のときにどういう形で今利用しているかということで資料を平面図として出ささせていただいたと思います。現在、今あの地域で使われているところとしましては、浦田の駐車場と河川敷が駐車場として利用されておるという状況で、グリーントピアについては臨時のときという形での利用はございますが、通常の利用は行っていないというようなところでございます。

◎山根委員長

山本委員。

○山本委員

前回の12月の資料を見ておるのですが、五十鈴公園のグリーントピア整備後は502台、現状は490台と、12台現実にこれ前回の資料はそうになっていますわな。ところが今度はそれが、全体でも何か511台ふえておるといのが、511台、28台しか前回はふえないという資料やのに、今回は511台ふえるというのはどういうことなん。

◎山根委員長

交通政策課長。

●堀交通政策課長

前回の資料の中で、浦田の駐車場については、現状で640台、五十鈴川河川敷について900台としておりました。それとグリーントピアにつきましても490台という数字をあげておりましたが、これは臨時で使うときという数字でございまして、常にここを開設している状況ではございません。今回の提案といたしましては宇治浦田駐車場を整備することによって568台、五十鈴川の河川敷を整備することで988台、それとグリーントピアを整備することで502台ということで、全体としては511台の増ということでございます。

◎山根委員長

山本委員。

○山本委員

まあ、その、そういうことやったら、それはそれでいいんですが・・・、ここにこのいわゆる立体整備の中に五十鈴川の河川敷というのが入っていますわな。そやけど立体駐車場に五十鈴川の河川敷なんて立体駐車場にはならんやろう。それでここにはこれならんような話、何も立体部分の台数は書いてないので、恐らくこれはできやんで書いてないやろうなあというように思うのですが、こういうことを書いてあるので非常に紛らわしいわなあ、これ、紛らわしい。そこら辺はどうかな。

◎山根委員長

交通政策課長。

●堀交通政策課長

非常にみにくい表となって申し訳ございませんが、立体ケースの中でケース1、立体としておりますのは、この1番上の立体整備の中の3つの枠がございまして、この3つの部分、それぞれの3つの枠の中の一番上段の部分を立体化するということとございまして、それ以外の例えばケース1でございますと、浦田のB、Cについては平面。その下の五十鈴川の河川敷、グリーントピアについても平面で整備するということとございまして。

◎山根委員長

山本委員。

○山本委員

これはまあ、この資料の云々は・・・、見にくいということを先ほどいわせていただいた。それでそれやったら何にもそれ入れやんでも浦田駐車場だけを入れて、AとBとCといろいろあるんやと。そんな中の説明のほうがわかりやすいと思うよ。

まあそんなようなことも踏まえて、これ、とにかくこのデメリットをみても、これ、お白石持ちの行事がずっと書いてあるのですが、今まで別にお白石持ちに、あなたらはもうこのことにしたいということの中で、やっぱりこれは難しいということなのですが、まあまあ、するんやったらお白石持ちの行事を外して、それを過ぎてから、別にしてもええわな。こんなもん。永久的に交通渋滞しておるわけやで。何かあなたらの場合は、その25年の遷宮のお白石持ちを基点にこれやでいかなのや、これやでいかなのやということやけれども、遷宮を外してその後で別に工事をしたらお白石持ちは関係ないわけや。どうやな。

◎山根委員長

交通政策課長。

●堀交通政策課長

今回御提案させていただいておりますのは、御遷宮に向けて、まず駐車場のキャパをふやしていきたいというところで、3つの駐車場を整備していきたいということで御提案させていただきました。

今委員仰せのそれ以降どうするんやということであれば、それはまた御遷宮まで何もしないのかということでもちょっと今現状で非常に渋滞が頻繁に起こっておるところもございますので、まずグリーントピアを平面で整備しながら、ほかのところも有料化整備しながら進めてまいりたいと考えております。

◎山根委員長

山本委員。

○山本委員

それやったら一応平面でまず遷宮まではしておいて、その後、お白石持ちが終わったらいっぺん再度立体も考えるという認識でいいんかな、我々は。どうやな。もうずっと平面でいくのか、それとも遷宮が終わったらいっぺん立体も考えていこうというような解釈でええんかな。

◎山根委員長

交通政策課長。

●堀交通政策課長

まず平面で常時有料化というような形で、そうした場合にどれくらいの需要があるのか。またそ

れによって今後どれくらいの御利用いただけるのかというようなところは検証させていただきたいと思います。それからその先についてはまだ現状では・・・、まずは今の遷宮に向けての対策として駐車場のキャパをふやしていきたいというところでございます。

◎山根委員長

他に御発言はございませんか。

世古口委員。

○世古口委員

ちょっと1、2点お聞かせ願いたいと思います。

先ほど課長の説明の中におきまして、立体にした場合、景観を保持できないとか、多目的利用ができない、そして台数の保持があんまり期待できない。これについては私も一定の理解はするわけですが、そうした中で平成25年の遷宮に向けて、いろいろと計画をされておりますし、またこの遷宮以後についての費用対効果、あるいはまた料金の設定問題について若干の話は出たわけですが、この3ページの資料の関係をみますと平成24年の駐車場収入として2億7,500万円ですか、平成24年。それから平成25年においては3億8,500万円ということで、26年においても一応同じ数字が出ておるわけですが、この27年、28年、29年についても24年と同じで、現在非常参拝客が多く上り調子の状況と同じような数字を出しておりますが、これについては非常に甘いのではないかなと私思うわけです。遷宮の今までの過去の歴史をしてみますと、やはり遷宮が終わるとずっとまあお客さんが減っていて、そしてまた次の遷宮に向けてのぼってくる。そういった過去の歴史を踏まえた場合、非常に27年以降の数値が甘いのではないかなと。そういったことについて若干お聞かせ願いたいなあと。

◎山根委員長

交通政策課長。

●堀交通政策課長

この今、事業収支を見込む場合の駐車場利用台数につきましては、ちょっと説明の中で触れさせていただきましたが、平成18年度ベースの利用者数から推計しております。現状はといいますと、平成21年度の推計でいきますと、現在約60万強の駐車台数が来ておるということで、この現状をこの平成18年といいますと、今からこの5年間で一番少ない数字をもって、一応事業収支の集計にはあてさせていただいておるというところでございます。

◎山根委員長

世古口委員。

○世古口委員

平成18年の少ないときといいますけれども、やはり平成18年のお木曳き行事初年度でこれからかなりの人がふえていますわな。そうするとやっぱりそれより遷宮が終われば引いていくのではないかなというような気がしましたので、その辺について、計画が甘いのではないかなという気がする

わけですわ。その辺について再度お聞かせ願いたいと思います。

◎山根委員長

交通政策課長。

●堀交通政策課長

現在のこの利用駐車台数の推計につきましても現状では当然無料でとめていただいております状況の数字を元にほとんどの期間ですね、そういう形で推計させていただいております。平成21年度については、いろんな社会実験等があつて、高速道路の環境も変わってきているというようなところがあるので、今の最新の情報で試算すると非常に大きいものになってしまうのではないかなど。それでどのあたりの数字をベースにするのかというところで、その平成18年度を使わせていただいたというのは今からのぼりまして、当然18、19、20、21とそれぞれずっとふえてきておるわけですが、その中で平成18年ベース、今の数字でいきますとそういう数字を元に試算をさせていただいておりますというところがございます。

◎山根委員長

世古口委員。

○世古口委員

この点につきましては、一応了解させていただきます。

駐車料金に関係でございますが、先ほどもお話が出ておりましたように、この設定が非常に難しいし、現在においても土日、年末年始等については千円のお金をいただいております。そういった中で高速道路との絡み、社会実験あるいはまた土日については一律千円というような関係の中において、非常に高い設定はできないにしても、やはり千円ぐらいの設定は必要ではないかなど私は思うわけですが、その辺について先ほどいろいろ議論がございましたが、再度いろいろな情勢を加味した中での設定について現在市当局の担当者としてどのような方向で考えておるのかお聞かせ願いたい。

◎山根委員長

交通政策課長。

●堀交通政策課長

料金設定については、今もございましたようにいろんな御意見を頂戴することになると思いますので、そのあたりを十分に配慮して、ただし必要な収入を得ていかなければいけないという形もございますので、そのあたりを満たした形でこれから決定してまいりたいと考えております。

◎山根委員長

上田委員。

○上田委員

先ほどいろいろな方の意見が出まして、立体化また平面化の形で試算がされたということで、市としては、やはりこの3ページの図表をみますと大きくあがっていくのではなくて、遷宮が終わると下がっていくというような過去の例からいくと、あんまり大きなのぼりの期待はできないかなと思って、平面化の対策でええんかなと思います。その中でひとつは、浦田の駐車場の平面化について、現状の今使われている形であると民家の方々に対する駐車場の確保の問題とか、ルートの問題とかいろいろなことがあると思います。その辺のところのお考えと、もう1点は、今の台数をふやしていてもほとんどのところが、グリーントピアの台数が、ほとんど確保されなければならないのかなということで台数的に計算するのですが、そのときにグリーントピアだけに4億円というこれだけの投資が必要なかなと思うのですが、そのところ2点お願いします。

◎山根委員長

交通政策課長。

●堀交通政策課長

今周辺の地域への配慮ということでよろしいですか。浦田駐車場につきましては、駐車場で整備をしますと市道への接道などそういうのがございますので、先ほど2つ目の質問とも関連するのですが、今4億円というお金につきましては、グリーントピアだけで整備費用があがっているわけではなく、それぞれの浦田の駐車場でありますとか、河川敷でありますとか、グリーントピアの整備費用に対して、約4億数千万円のお金が必要ということで今試算をしておるところでございます。

◎山根委員長

上田委員。

○上田委員

ひとつずつ言わせていただきます。まず周辺ですね、その市道の変更というかそういう形については、これをやっていく中で、その周辺の民地の方とか、その周辺に住んでおられる方については御理解していただいておりますか。

◎山根委員長

交通政策課長。

●堀交通政策課長

まだ細かい御説明にも伺っておりません。それはこれから、今こういう形で整備するということであれば、そういう中で地域の方、地元の方に御説明にあがりたいと考えております。

◎山根委員長

上田委員。

○上田委員

それはまた方向性が決まり次第早急に意見を聞いてあげてください。

2つ目のグリーントピアの4億何がしがそこへ投入されるということは、すごい大きな経費じゃないかと思うのですけれども、どういう形でそれをされるのでしょうか。

◎山根委員長

交通政策課長。

●堀交通政策課長

今の整備費につきましては、グリーントピアだけではございませんので、浦田の駐車場の整備、例えば舗装のやり替えでありますとか、そういうもの。それと五十鈴川河川敷についても通路の整備でありますとか、グリーントピアなんかも、グリーントピアは当然、今はまだ土の状態ですのでそのあたりの舗装とか、そういうのがそれぞれの3つの駐車場に整備はかかってまいります。

それと料金システムとしましても全体で約1億円程度かかるのではないかという試算をしておりますので、それぞれ3つの駐車場と料金システムにおいて約4億3,000万円の整備費が必要ではないかと考えております。

◎山根委員長

よろしいですか。

小山委員。

○小山委員

この概算整備費ですが、平面駐車場で4億4,000万円というふうに出ているので、ちょっとこんなにもするのかなという思いがあるのですが、内訳がわかりましたら教えていただけますか。

◎山根委員長

交通政策課長。

●堀交通政策課長

内訳としましては、まず宇治浦田駐車場の整備で舗装として約8,700平米ぐらいを考えております。それと区画線でありますとか、照明ですね、照明灯を行っていきたいと考えております。また、五十鈴川河川敷についても舗装としては、約6,800平米ぐらいを考えておりまして、同じように区画線でありますとか、照明、看板等の設置を考えております。五十鈴川のグリーントピアにつきましても、こちらは舗装として約1万5,000平米ぐらいを考えておりまして、照明と看板設置等を考えております。

それと料金システムはそれぞれ出入りというところで、出たり入ったりというところで考えておりまして、それらについては・・・、すいません、お金の内訳もですね、浦田駐車場で約1億100万円、五十鈴川河川敷で9,500万円、グリーントピアで1億3,300万円、料金システムで1億200万円。五十鈴公園については、これからというところで測量設計費用として約700万円程度を見込んでおります。

◎山根委員長

小山委員。

○小山委員

料金設定のことですが、ここにも書かれておりますように、定額制にすると例えば本当におはらい町でちょっと買い物をするだけの場合も、すごく負担が感じられると思いますし、例えば内宮さんを参拝して、おかげ横丁をちょっとぶらぶらとしてくると2、3時間はかかるかなというふうな思いがするのですけれども、ですから私の個人的な見解ですけれどもね、2時間もしくは3時間までならいくら。それを越えたら30分あたりいくらとかというふうに刻んでいったらいかがかなと思いますが、そういうことも含めて今検討中ということですね。

◎山根委員長

交通政策課長。

●堀交通政策課長

今小山委員仰せの料金設定も当然考え方としてあると思いますので、そのあたりはこれからまた考えてまいりたいと思いますので、よろしくをお願いします。

◎山根委員長

小山委員。

○小山委員

それと管理ですが、伊勢市直営の有料駐車場というふうにとらえておりますが、その管理はどんなふうになりますか。

◎山根委員長

交通政策課長。

●堀交通政策課長

管理につきましては、現状では直営というか、管理委託をしながらやっていきたいと考えておりますが、まだこれについても最終的にはこれから決定してまいりたいと思います。

◎山根委員長

小山委員。

○小山委員

直営でも外部委託はいいと思いますが、私はこれ指定管理だけはやめていただきたいなと思っておりますが、その方向性はないですね。

◎山根委員長

交通政策課長。

●堀交通政策課長

現状では、外部委託という形、そういう形での方向かなと考えております。

◎山根委員長

品川委員。

○品川委員

根本的なことをちょっと聞かせてほしいのですが、当局はこの駐車場整備ですね、何のためにされるのですが。そのところをちゃんと明確に答えていただきたいなど。

◎山根委員長

交通政策課長。

●堀交通政策課長

この整備につきましては、前回の協議会でもちょっと御説明をさせていただいたところですが、現状といたしまして特に車による来訪者が非常にふえて、当然駐車容量の不足というのが、渋滞の原因になってきている。それで渋滞発生日数の増加を抑制するでありますとか、また現状の駐車機能を向上させてまいりたい。またこれを各駐車場で連携をしながら満空情報などを発信することで交通の円滑化を図ってまいりたい。それと交通対策の事業費の確保ということで、それらを行ってまいりたいということで今回提案させていただいておるところでございます。

◎山根委員長

品川委員。

○品川委員

2番目の財源確保というところが非常に大事になるのかなと私は思っております。ものすごく出されておるのが、行政的な感覚で物事をされておるのですが、先ほど何回も料金設定の話をされました。ここのところでもケース1のところやったら2億7,100万円ですか、500円設定で2億7,100万円とこういうふうに出ていますよね。こういうことが僕は不思議でたまらんですけれども、例えば内宮さんへ行くのに浦田の駐車場へ車を止めたときに、1日止めておるかということがありますよね。これ3回転も2回転もする可能性があるとするれば、前も言いましたやろ。1日1台で、たまたま2回回ったところならば、500円設定だったら千円のお金が入るんやと。それが千台やったら1日100万円、月に3,000万円、年間3億6,000万円ですよという話をしましたよね。ということは、この2億7,100万円が2回転をすれば5億4,000万円の金額になるとするならばですよ、これから料金設定をどうのこうのと言うて、500円設定を先に出してくるのではなくて、一番根本は将来的な財源確保ということではないのですか。何かそこら辺もちょっと、こう、話が今の整備状況でこれだけかかりました、これだけですよというのではなくて、やっぱり僕らも将来的に、伊勢市の市民の皆さんもほとんど思っておると思うのですよ。有料化にしたらどうかという話はたくさん出ていますよね。それというのは、伊勢市の財政が厳しいなら、そのところでもうけてくれよという

ような気持ちもあつての話だと思うのですね。そうすると普通、民間ならどうやったらもうかるのだらうということを一生涯懸命はじくわけじゃないですか。そのときに例えばケース2でいくと10億円近い金がかかるとすれば、その10億円を何年でどうやってペイしていくんやろなあと、あとはずっともうけになるやないかといういろんな考え方を出してあげてこない、何かみておいたらこれだけがかかってこうやよという非常に考えが、私ら浮かばんのですけれどもね、これ聞いておつても、それだけのものなんやと、それこそ、何や、あんたらこの事業の収入はもっとふやせられないのかという議論が次のときに新たに出てくるし、それがこうやからやっぱり平面しかできませんのやというふうにししか聞こえないですね。先ほども山本委員も言われたけれども、非常に後ろ向きな、将来展望が少ないと、そういうふうなもの出し方やと僕は思うのです。メリットのところによるけメリットの部分を書いてもいいんじゃないですか。たった1行だけメリットであとはデメリットが10行も20行も並ぶのと違って、やっぱりメリットが半分あって、デメリットがこうやという、そういうところをやっぱり考えの中でこういうことをしたらこういうメリットもあるよね、デメリットはこうだよというふうな、こういうふうな資料の出し方をさせていただきたいと思うのですが、そこら辺ちょっと聞かせてください。

◎山根委員長

交通政策課長。

●堀交通政策課長

まず最初の料金というか収入の考え方でございますが、当然今の試算の中では年間どれだけの駐車台数をされているということですので、例えば繁忙期においては2回転するところは2回転という形での試算になっております。当然、人が少なくて、1回転もしないというようなところもございますし、多いところだと2つの駐車場が2回転、3回転とそれぐらいするような形での滞在時間との関係の中で、当然そういう料金設定をしていく場合には、そういうことも考えております。

ただ、今の500円設定においては、当然回転数は考慮して、止めたから1台でそこで終わりというような考え方ではございませんので、そこだけは御理解いただきたいと思います。

それと今の料金設定の考え方でいきますと、委員仰せのとおり財政として観光交通対策に対する財源を確保するという事は非常に大きなところと考えております。それでただ一方では、留意点のところにも書かせていただいたのですが、現状では当然無料でできている状況がございます。それに対して料金をとることによって来訪者への負担が多くなって、来ていただけなくなってしまうところに対する懸念もございますのでそのあたりの設定については、これから十分な御議論をいただく中で決定していきたいと考えておりますのでよろしく申し上げます。

◎山根委員長

品川委員。

○品川委員

重箱の隅をつつつくわけではないのですが、今言われた止めるところも止めないところもありますということがわかっているのなら、この中で車を止めないところとはどこですか。

◎山根委員長

交通政策課長。

●堀交通政策課長

それは日にちの問題です。例えば今の土日ですと、すべての駐車場に1回入って、また次の台数が来るというようなところがございますが、例えば閑散期の平日でございますと、今度整備します1,500台に対してすべてが埋まらない状況も当然出てくるというようなところでの試算を行っているというところがございます。

◎山根委員長

品川委員。

○品川委員

ちょっとまあ、僕は理解が上手にできないのですが、閑散期の話がされるのなら、そのところを空けやんだらええやないかというふうな話にもそのときにはなるわけで、そこまで整備をする必要があるのかなというふうに思うし、いっぱい入るところだけに、そこはちょっと無理して使わせてもらったそれでいいのかな。そこまで整備をする必要があるのかなというところまで話を戻さないかんような話になるので、やっぱり来てもらった人に、本当に観光にきて、ずっと駐車場も混雑せずに止められるということを確認したい。その後にプラス伊勢市の財源も確保したいという観点でね、上手に話をしてもらわんと、ひとつはなしを聞いたごとに、こんなこともありますよ、こんなこともありますよと言ってくるとまた私らもあとあとを追いかけてながら質問をせないかんので、例えば料金設定なんかでも先ほど言われたのなら、こうこうやって考えておるけれど、先ほども山本正一委員は500円とそれで世古口さんは千円といわれたけれど、まあそれは500円がいいのか、千円がいいのかわからないですけども、世間的に見てほしいどれくらいなんやろということぐらいは、ある程度これから研究させてもらうというようなことでは、ちょっとこう、そのお金が、投資をするお金が、これと牛ですよ。事業にける金は、僕は投資やと思っておるので、やるのなら投資やと思うので、どこのラインで採算を合わせるかというふうなことがね、やっぱりこういう議題が出たときにちゃんと出してもらおうと、あっこれは採算が取れるんやな、これはいつまでもたっても採算が取れんのか、これはちょっと無駄やなというようなことがわかりやすい。ただこういうことをあんまり、メリットもデメリットの中で、デメリットばかり出されて、それでやっぱり平面がいいよねというようなことにはならないと思うので、議員の皆さんもほかにはいろいろと思ひもあるし、市民の皆さんからの声を聞いている部分もあれば、観光客の人の声に耳を傾けやないかん部分もあるのでね、もうちょっと議論的にね、細かいこの数字がこうやから、こうやからというのは、ちゃんと出してからやっていただきたいなと思いますが、いかかでしょうか。

◎山根委員長

交通政策課長。

●堀交通政策課長

これから、そういう料金設定につきましては、いろんなケースを出させていただいて、定額制だ

ったらこうや、例えば階段をどういう形にしていいたらどれくらいやというシミュレーションを見ていただいた形でまた御議論いただきたいなと思っておりますので、よろしくお願ひいたします。

◎山根委員長
広委員。

○広委員

1点だけちょっとお聞かせください。スケジュールの件でございます。このスケジュールを見ますと、22年度の3月までで関係機関協議等となっております。それで4月、5月で契約となっておりますのですが、前回もちょっと御質問させていただきましたが、地元対策についてでございます。地元の方々の合意を得るためには、もうこれ2月になってしましますが、2月、3月で何回ぐらいそういった会議を開く予定をしておられるのか。今日こうやって提案をしていただいてこれからのことだと思うのですが、地元の方々すごく不安に思っておられます。今から合意を得るためには、やはりそういった関係者を選んで通知をしてということになってくると開かれる回数は限られてくるのかなと思うのですが、そこら辺の考えをお聞かせください。

◎山根委員長
交通政策課長。

●堀交通政策課長

委員仰せのとおり地元の方、非常に御心配している方もおられるというふうに思っております。そこで、できるだけ早い機会に地元の方と会えるような状況をつくってまいりたいと思ひまして、何回というのは今ちょっとここで御報告できませんけれども、できるだけ早く地元の方の御意見を聞けるような場をもうけてまいりたいと考えておりますので、よろしくお願ひします。

◎山根委員長
広委員。

○広委員

前回もそういったことで考えておきますという話だったのですが、具体的に最低でも何回ぐらい開かないかんというような、そういった落とし所というはお持ちでないと、すごく抽象的でまたいずれ、いずれというので、それで4、5月になって契約というような話になってくるとこれはやっぱり不安をあおるばかりだと思います。そこら辺、今度のときに何回ぐらいしますということは言えるのでしょうか。それだけちょっとお聞かせください。

◎山根委員長
交通政策課長。

●堀交通政策課長

今度のときと申しますか、今日そういうお話をいただいたら早急に地元とも詰める機会をもうけ

ていきたいと思っていますので、その段階でどういう状況かというのはまた御報告できることもあ
ると思いますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

◎山根委員長
辻委員。

○辻委員
すいません、何点か聞きたいと思ひます。順番にさせてもらいたたいと思ひますのでよろしくお願
ひします。

◎山根委員長
たくさんある。

○辻委員
はい。

◎山根委員長
それなら会議の途中ですが、10分間休憩いたします。

休憩 11:04
再開 11:13

◎山根委員長
休憩前に引き続き会議を開きます。
辻委員。

○辻委員
それでは何点か聞かせてください。いろいろ聞かれておりましたのでだいたいのことはわかって
きましたが、料金体系に関しましては、これからやっていくという話なので。ただ短期の回転数の
問題の話も先ほどありました。

それで反対にずっと放置されていく車も若干出てくる可能性もあるかと思ひますので、その辺の
考え方も含めて料金体系は検討していただきたいというふうに思っております。

地図というか図面で、A、B、Cというふうに浦田の駐車場に関しては場所がわけてもらって
おりました、今回の試算では、ケース1ということで、Aのところを立体化するという案が出てお
りまして、反対側のCだけを立体化するとかいう考え方はなかったのでしょうか。まず1点お聞かせ
ください。

◎山根委員長
交通政策課長。

●堀交通政策課長

今回考えた中では、今現状も広いところ、特にCについて立体ということは考えておりません。

◎山根委員長

辻委員。

○辻委員

Cの立体については全然考えていなかったということで・・・。

◎山根委員長

交通政策課長。

●堀交通政策課長

1層でのということで、全体をとすることはケース3で考えておりますが、順番としてはAからかなということでAを1層と3層4段という形で考えさせていただいたところでございます。

◎山根委員長

辻委員。

○辻委員

それとこのA、B、前回の地図ではそのA、Bという区分けはなかったかというふうに思っておりますが、その点、A、Bにわけておられる理由を若干聞かせていただいて、真ん中に市道が走っているというふうに聞かせていただきました。この市道に関しましても、私としては全体A、Bを含めての立体を考えていったほうがいいのではないかというふうに思っておりますが、その弊害というのは、どのようなものがあるのでしょうか。

◎山根委員長

交通政策課長。

●堀交通政策課長

今の御指摘はA、Bを含めた形で一体的に立体ということでございますが、今委員からもございましたように、AとBの間には市道が走っております。当然これ23号線から入りますのは、このA、Bの間の道を入れて誘導していると。場合によってはCそれから先の左岸の駐車場にも現在入っているような状況でございますので、ここの間の道路というのは必要と考えております。

◎山根委員長

辻委員。

○辻委員

私が先ほど言ったのは、A、Bとか全体に考えてやったらどうかというのは、例えば市道がここ

に走っておりますけれども、例えば市道を廃止して普通に市としての通路として市側の配慮として通路をつくっていくという形にしていけば問題がないのかなと思っておるのですが、市道であるがゆえに反対にいろいろな通行権の問題が出てきますし、そしてA、Bの間の市道とA、BとCとの間の道路と若干段差があって、実際、市道と皆さんは思っていないところがあるかと思いますが、そういうところを含めると、全体に伊勢市の持ち物と考えて立体化を考えたほうが、台数もふえると思いますがその辺はいかがなものでしょうか。

◎山根委員長
交通政策課長。

●堀交通政策課長

このAとBの間の道路につきましては、今、宇治浦田の、例えばCの上の地域の方ですと23号線に出るのにこの道を使われるとかそういうこともございますので、あくまでも駐車場整備の中ではAとBはわかれた形で考えております。

◎山根委員長
辻委員。

○辻委員

だから先ほど言わせてもらったように市側の配慮として、通路として使っていただくという形にしていても別におかしくはないかと思いますが、そういった考え方は全然考えられないというふうにとらえていったらいいのですか。

◎山根委員長
交通政策課長。

●堀交通政策課長

このA、BというところとCとの間のところに公民館等もございますし、一般の方もみえるというようなこともございますので、今特にこの、通路にしてというよりもそれぞれは、通路にして一体的にすることになりますと、その通路上でお金をとったりということになりますと、またそのあたりがということにもならないと思いますので、その市道につきましては通過交通もございましたので市道でということこのままおいておきたいということでございます。

◎山根委員長
辻委員。

○辻委員

通路としてやっていくのはおかしくなるというのがよくわからないのですが、そこへ駐車場をすることは考えておりませんが、僕はその通路をつくっておいて、例えば2層目は無理ですが、3層目とかですね、例えば3層4段という考え方があるのであれば、3層目からはそのA、Bを行

き来できるような形を考えていくことも含めてやっていったほうが強度的にもこのA、Bと一緒に
なったほうが強くなるじゃないかなと思っておりますが、その辺はいかがなものなのかと思ってい
るのですがどうですか。

◎山根委員長

交通政策課長。

●堀交通政策課長

失礼しました。今委員仰せの立体駐車場としてこのA、Bをつないで全体で整備を行う中で、下
の通路だけ生かしておくというお考えということですね。当然これ立駐で下の通路を生かそうとし
ますと1層、2層、3層から上ぐらいになるかと思いますが、そうなりますと、3層から4層目ぐ
らいのところを一体で整備ができるというところになると思うのですが、そうなりますと、当然A、
B両方やるということになりますと事業費が非常に大きなものになりますので、今は平面の形で行
ってまいりたいと考えております。

◎山根委員長

辻委員。

○辻委員

わかりました。そうしたらちょっと別の角度からお聞きしたいと思います。今駐車場のこの有料
化に関してはたぶんゲート式を考えてみえると思いますが、そのゲートというのは何か所考えてい
るのですか、各駐車場について。

◎山根委員長

交通政策課長。

●堀交通政策課長

複数あるところもございますが、基本的には今のA、Bにつきましては入りが1つで、出が1つ
という形でございます。Cについてもこれは入りが1カ所で出が2カ所というふうな形で考えてお
ります。

◎山根委員長

辻委員。

○辻委員

実際1カ所ずつでいいのかどうかというのが私としてはすごく心配がありまして、機械のことで
すので絶対故障しないという保障ありませんものですから、故障したときの臨時的なことも考える
と2カ所は最低でも必要ではないかというふうに思っておるのですが、その辺はどんなふうにか
えて今回試算されたのですか。

◎山根委員長
交通政策課長。

●堀交通政策課長

入り、出につきましては、入り口をいくつもつくりますと中で通行が複走してしまったり、満空の情報も1カ所で管理しておきますとそこで満であれば次のところへスムーズに行っていただけたらとか、そういうこともございますことから基本的には入りと出を1カ所というような形で設計させていただいたというところでございます。

◎山根委員長
辻委員。

○辻委員

もう1点、先ほど聞かせてもらいましたが不測の事態があったときにはどういうふうにするのですか。

◎山根委員長
交通政策課長。

●堀交通政策課長

当然この中では常時状況に対応できる、24時間の人をここに配置するかというのはまたこれからでございますけれども、常時、時間的にはどなたかいるような形で対応するのと、また24時間何かあったときにそういう応急に対応できるようなところへの警備委託でありますとか、そういうことで対応していきたいと考えております。

◎山根委員長
辻委員。

○辻委員

そういったこともありますことから、私は3層4段なんかで、もしするということになったときには、両側からいけるという形になるので、全体的に整備していけばですね、2カ所確保するというふうに判断ができるというふうに思っておったものですからそういったこともひとつ、これはちょっと提言になりますけれども、またそういったことも含めて検討をやっていただいたらどうかなというように思っておりますので、その点だけお願いしたいと思っております。

それで今回河川敷についてはあんまり触れておりませんのであれですけれども、河川敷もまた先ほど言いましたように長期、ずっと放ってある車がもし起こった場合にですね、河川ですので、県からいろいろ御配慮いただいて今回使わせていただいている形にもっていつてもらっていると思いますが、大水が出るということがそんなにはないとは思いますが、何かのときに車に対して被害があったときの保障とかその辺のことまでは、しっかりと考えておいていただきたいというふうに思いますのでそれだけちょっと言わせていただいて終わりたいと思います。

◎山根委員長

他に御発言はございませんか。

[「なし」と呼ぶ者あり]

◎山根委員長

御発言もないようでありますので本件についてはこの程度で終わります。

国際リゾート短期大学校に係る市有地賃貸借のその後の経過について

◎山根委員長

次に、報告案件に入りたいと思います。「国際リゾート短期大学校に係る市有地賃貸借のその後の経過について」の報告を当局から御説明をお願いいたします。

二見総合支所長。

●三浦二見総合支所長

それでは「国際リゾート短期大学校に係る市有地賃貸借のその後の経過について」を御説明申し上げます。

資料2を御高覧賜りますようお願いいたします。

本案件につきましては、平成21年8月26日にお開きいただきました産業建設委員協議会におきまして、平成21年5月7日、伊勢市が、職業訓練法人三重県サービス技能協会を相手に津地方裁判所伊勢支部に提訴し、同年6月30日に、国際リゾート短期大学校の建物を収去して土地を明け渡すとともに7,500万円の未払い賃料を債権とする確定判決を得た旨の報告をさせていただきました。

また、市としては法人が既に解散しており、賃料回収の見込みがないことから、土地を含めた売却方法を検討し、買い手を捜してまいりたい旨、説明させていただいたところです。

その後、昨年4月に開催された市内の公有財産検討委員会において、施設の利活用の協議を行う中で、先般1月20日にお開きいただきました教育民生委員協議会で説明がありましたように、郷土資料館の耐震調査の結果によっては、閉館を考えなければならないことから、その場合には、収蔵資料の保管庫として国際リゾート短期大学校を暫定利用したいという旨の申し出がありました。

判決にもとづく、「建物を収去し土地明け渡しの強制執行」あるいは、「建物差し押さえによる競売」等、どのような方法が市にとって最善の方法か、弁護士との相談を重ね検討してまいりました結果、市としては「職業訓練法人三重県サービス技能協会の清算人から伊勢市が建物の贈与をうける形をとる」のが良いとの判断をいたしました。

市としましては、郷土資料館の収蔵資料をはじめ、今後膨大な各種資料の保管場所が必要となることを見込まれることもあり、建物の所有権と土地の所有権を一致させることで、今後、市において、本件土地及び建物を自ら使用し又は他に時期を見て売却するなど、活用に機動性を見込めることができることとなりますので、今後の方針といたしまして、当該建物の贈与をうけ、市に所有権

を移転することにより、本事案の解決を図ってまいりたいと考えております。

以上、よろしくお願い申し上げます。

◎山根委員長

この案件は、ただいま御報告いただきました報告案件でございますので、本件についてはこの程度で終わりたいと思いますが、何か御質問がありましたらお願いします。

品川委員

○品川委員

一応これ市が受け取るというような方向を出されておるのですが、県の関与もあるのかなと思っておるのですが、そこら辺の法的なことはちゃんとできておるのかどうか教えていただきたいと思っております。

◎山根委員長

二見総合支所長。

●三浦二見総合支所長

権利上のかかわり方としまして清算法人に対してしか請求ができないということになっておりますので、県も今お話いただいたように債権が約8,100万円の金額がございますが、あくまで清算法人に対しての請求であって、伊勢市にそれを求めることはないという認識をしておりますので、よろしくお願い申し上げます。

◎山根委員長

品川委員

○品川委員

そうすると、県も債権を持っている、伊勢市も債権も持っているけど、県は債権を放棄すると。まあ放棄するという言い方がいいのかどうかかわからないですけれども、伊勢市さんがとってくれるのならそれでよろしいよというふうな感覚で話をされておるのか。後からクレームがつくようなことはないのかなという心配もあるのでそこだけ教えてください。

◎山根委員長

二見総合支所長。

●三浦二見総合支所長

あくまで清算法人に対する県の請求でございますので、もちろん県としても、相手の法人に全く資産的能力がないということも認識しておりますので、その上での話を検討させていただいております。

◎山根委員長

他に御発言はございませんか。

[「なし」と呼ぶ者あり]

◎山根委員長

御発言もないようでありますので本件についてはこの程度で終わります。

以上で、御協議願います案件は終わりましたので協議会を閉会いたします。

閉会 11：29