

(コーディネーター)

事業番号 14、めいわく駐車防止事業ということで、5分でご説明をお願いします。

(説明者)

それでは、めいわく駐車防止事業の概要でございますが、事業概要説明シートと重複、あるいは、書き切れない部分がございますので、補足資料に沿ってご説明したいと思います。

おそれ入りますが、補足資料 62 ページをご覧ください。平成 21 年中の大阪府内におきます駐車車両の直前直後の飛び出しなど、駐車車両関連事故は 406 件に上り、死者 8 名、負傷者 460 名を数えるほどになっております。これらを見ても、事故防止の観点から、めいわく駐車防止は喫緊の課題であると認識しております。

また、市街地におきます違法駐車増加は、道路環境に悪影響を及ぼすばかりか、市民生活や商業活動に重大な支障を生じさせることから、本市では、平成 7 年 4 月に枚方市めいわく駐車防止に関する条例を施行いたしました。そして、めいわく駐車多発地域である枚方市駅周辺を重点地域に指定し、本日まで、めいわく駐車防止のための啓発、助言及び警告を行い、安全で快適な道路交通環境の確保を図っております。

本事業の実施によりまして、1 つに、道路交通の円滑化を図り、交通渋滞や交通事故の防止を図る、2 つ、安全で快適な生活環境を確保する、3 つに、市街地の活性化、都市機能の維持向上を図ることができます。現在は交通指導員 2 名を巡回させ、啓発・助言・警告活動を行っております。

次に、図にお示ししておりますように、これまで本事業は、枚方警察署の行う交通指導取り締まりと連携した取り組みで効果を上げてまいりました。

次に、官民一体となった取り組みでございますが、めいわく駐車解消は住宅地では地域住民の協力を得て、啓発活動として、危険性や経済的損失の大きい中心市街地では、本事業だけでなく、さらに事業者も加わって、さまざまな取り組みを行っております。

63 ページをご覧ください。めいわく駐車追放へのさまざまな取り組みの一覧を挙げております。

次に、めいわく駐車防止事業の実際について、ご説明いたします。多くの市民は、めいわく駐車はいけないことと認識をさせていただいておりますが、少しの間なら問題ないだろうというちょっとした出来心や、どこに止めたらいいかわからないといったことから発生していると思われれます。枚方市駅周辺の、商業、金融、医療などさまざまなサービスを求めてやって来られる市民、お互いがそうしたサービスを十分安心して享受できるよう、めいわく駐車をするのではなく、周辺の駐車場の利用により、そうした利便施設の活用をできるよう誘導することが重要と考えております。そのことから、直ちに警察による取り締まりということではなく、口頭による指導、啓発ビラの配布に重点を置き、最寄りの駐車場の案内や速やかな移動を勧めております。当然のことながら、長時

間、悪質な事例については、フローで示しておりますように警察への要請を行っております。

次に、事業の効果でございますが、めいわく駐車啓発件数と事業費の推移をグラフにしております。めいわく駐車への啓発の件数は、平成 11 年の 8 万 6,000 台から平成 21 年度の 2 万台まで減少し、事業費の推移は、平成 7 年度の 3,200 万円から、平成 21 年度の 650 万円まで減少しております。

なお、交通指導員の配置人数をめいわく駐車の数に合わせ見直しを行い、事業の効率化を図っているものでございます。

おそれ入りますが、61 ページ事業概要説明シートをご覧ください。中ほどの、今後の事業の方向性でございますが、今までの積み重ねた成果もあり、めいわく駐車件数は減少傾向にあります。ただ、近年自動二輪車への警告が増加していることから、引き続き、効率的なめいわく駐車対策事業を警察などと連携しながら継続する必要があると考えております。

なお、大阪府に対しまして、交通取り締まりをする、いわゆる駐車監視員を要請しておりますが、それが実現すればより効果的な取り組みが期待できることから、その際は本事業のあり方を検討する必要があると考えております。

以上で、本事業の概要説明としたいと思います。

(仕分け人)

駐車場の総数が足りてないとか、そういう分析とかはされていますか。

(説明者)

はい、設立当初は、相当足らなかったということで、この条例の目的に合わせて、本市での駐車場の整備、関係の商業団体と協力しまして、およそ 2,700 か 2,800 台のキャパの駐車場を用意して、この条例をスタートしております。

(仕分け人)

現在としては、十分な量の確保はされているということによろしいですか。

(説明者)

そうですね。今 2,400 台が共通駐車券を使つてのキャパということになっておりますが、それ以外にコインパーキング等が増えまして、それがおよそ 300 台ほどございますので、規模としてはおよそ設立当初より若干減っている程度で、ほぼ横ばいかなと考えております。

(仕分け人)

では、議論の方に移りたいと思います。

(仕分け人)

成果の目標で、駐車違反取締台数の減少を目指すということで、ゼロにするのは無理だと思うんですけど、この事業は、実際どこまでやられたら終わるんですか。

要は、減少って、今グラフを見せてもらったら、すごく下がってるんです。ここまで下げることができたら、どこかで完了、一度終わるといような、そういうご検討とかはされてるんでしょうか。

(説明者)

はい。このシートのグラフを見ていただくと、近年3か年程は、2万台ぐらいで推移しているかなということでございますが、この2万台っていうのは、啓発ビラを貼り付けたということで、いわゆる車にドライバーが乗っておられない、放置駐車と呼ばれる台数でございます。我々、車に乗った状態で駐車されている方、その方にも啓発をやってるんですけども、その台数というのが、昨年1万2,000台ございまして、この事業を続けることで、その合計3万2,000台ほどございまして、それが今年に入って、まだ若干減少傾向にございますので、このグラフだけだと横ばいかなという感じはするかと思うのですけれど、その減少が続く限り、続けていきたいなと考えております。

(仕分け人)

なぜかって言いますと、年間800万円とかって、駐車違反してない方も含めた市民の税金800万円使って、この事業をやってる。ある程度のところまでいけば、目標のゼロなんてのは無理で、ここまでできた時点でいくと、考えをリセットするタイミングっていうのを持っておられるのかなとそういう思いがありましたので。

(説明者)

確かに、悩ましい問題なのですが、平成7年の当時から今日まで、色々な手立てを経て、ようやく今の姿になったのかなと。もし仮に、この間駐車場の整備、あるいは指導をしなければ、一体どんなことになっていたのかなということを考えますと、この制度を今直ちに、例えば実験的に打ち切って、そうすると徐々にまた駐車違反が増えていくのかなと危惧して、なかなか難しいと考えております。

(仕分け人)

例えば、800万円という額、駐車場の整備状況と、どっちに力を入れて税金使っていくべきなんだろう。例えば、駐車場の整備状況、もっと強化すれば自然に減るという可能性とか、あと、こっこのこの部分で駐車場は全部整備は終わってるんだから、めいわ

く駐車防止を強化する方がいいんじゃないかという形ですね。そういった指標とか、持っておられましたら教えてください。

(説明者)

駐車場 100%整備してという中で、こういった行為をされる方がゼロになるかという、必ずしもそうではないので、このことが起因する事故が起こる限り、我々としてやらなければならないのかなと。ただ、大阪府下で、駐車監視員というのは、制度として導入された大阪市内などでは、軽減しているという状態でございますので、そうした強権的な要因を上げれば、事業としてのあり方を考えられるのかなと思っております。

(仕分け人)

63 ページの下の表で、始められたのが平成 7 年。平成 7 年からのデータがないんですよね。めいわく駐車の数。啓発件数。平成 17 年からスポンと減ってる。これはどういうふうにお考えですか。

(説明者)

平成 18 年に道路交通法の改正がございまして、先ほどご説明いたしました駐車監視員という制度が導入された。それによって、特に大阪市内、あるいは周辺自治体でそうしたものをやっていると、導入されているとマスコミ等が大きく取り上げる中で、この事業にも波及効果というんですか、が現れたと考えてますし、もう一点は、この時期にコインパーキングが増えてきた。

(仕分け人)

だから、コインパーキングっていうのは、そういう即ステッカー張られて 1 万 5,000 円ということになったから、逃げ込み施設としてコインパーキングがわあっと出てきたという因果関係があるわけです。

それでね、私、今の仕事に入る前に自治体におりまして、埼玉県草加市というところで仕事をしていたわけですが、あるとき一つ提案したんです。要は、警察ってのは、違法をそのまま実は放置してる状況があって、特定地域で駐車違反の摘発はやるけれども、肝心の繁華街ではやらない。だったら草加市にやらせろということで、提案したんですよ。つまり自治体ができるように。最終的な権限については警察が持っているにせよ、ステッカー貼って、レッカー移動というところまで含めて、草加市にやらせてほしいという話。それに警察庁が反応したんですね。で、どうするか。色んな協議しながら、重点地域を決めて、それらと自治体と連携する。自治体に権限を持たせて、やるべきだという議論です。最終的に警察の方で、自治体を含めるかどうか相当悩んだ末、民間に一定の権限というかですね、委託するような形に落ち着いたわけです。同時に、道路交通

法も改正したんですね。

なぜ、それをやったかっていうと、これ、めいわく駐車って書いてますけど、違法駐車でしょ。警察が少なくとも違法駐車って認識持ってて、黙認してるわけですが、どうも実際違法ということに迷惑というのはイコールじゃないわけですよ。つまり、一度それを黙認してる状態を、そのまま引っ張っていて、何か監視してね、やって何かお茶濁してるわっていう状況じゃ、そりゃだめだと。草加市の話ね。交通安全の担当者の方から何とかしたいと。

と、そう言えばいいって話じゃなくって、実際に実効力があるのでなきゃいかんということで、特区で警察と協議して、我々草加市の提案した特区が受け入れられる形で、全国適用の規制改革になって、法改正をして民間委託できるようになったんです。そこから激減したんですよ。

だから、そういう制度改革を踏まえた、要は、状況変わってるわけでしょう。色々努力されてることはわかりますよ。ただ、努力されてるってことは、いわば条例を作ったときにめいわく駐車って名前を付けられてる。これ違法駐車防止なんですよ。違法なんですよ。違法ってことをめいわくってことで置き換えるということそのものがどういう問題があるかということにそもそも気が付かなきゃ、行政は。モラルの問題じゃなく、法律的なものですから。ですから、それを踏まえてどうするかっていうことを具体的に検証する中で、法改正をして民間委託をして重点地域も決めて、そこから徹底的にやりましょうってことで、全国的にそういうことで、警察も動いて、自治体と連携してやるって体制になってるわけですから、その流れで、これを今どういうふうにお考えですか。話長くなりましたが、ちょっとお伺いしたい。

(説明者)

条例上は、今ご指摘の道路交通法違反ということなんですが、条例の中ではそれに準ずる行為もということで、定められております。

(仕分け人)

具体的に、今、即成果が表れる状況での準ずる行為って、例えばどういうことですか。具体的にあれば、教えてください。違法に準ずる行為っていうのは、どういうことですか。

(説明者)

まさしく車を運転されて、そこへ止めようとされている方。

(仕分け人)

止めようとしてる行為を、止めないでくださいと言うんですね。

(説明者)

はい、そうです。

(仕分け人)

わかりました。

(説明者)

その方も含んでということですよ。

(コーディネーター)

他にご意見のある方、いらっしゃいませんか。

(仕分け人)

この改革に対するお金の出方みたいなことで質問ですけども、枚方市さんがこういうことをやっている、駅に集まってくるわけですから、駅の施設を持っている会社、あるいは、商売をやっている商店の方、警察、それぞれが責任を負ってるといえば負ってると思うんですけども、その辺の定義みたいなものはされてるんですか。鉄道会社は、何か関係しないんですか。

(説明者)

近隣の商業施設、あるいは利便施設の方々には、このシートの中の補助資料の中には書いてございますが、共通駐車券システムというのを本市では作っておりまして、駐車場をお持ちでない商店においては、共通駐車券をそのお店を利用された方に駐車券をお渡ししておると。大きな商業施設、あるいは市の駐車場、ここに止めておられる方がそういった駐車場を持っておられない商店に行けば、そこで100円、150円、300円、それぞれの店舗の基準がございまして、そうした駐車券をもらうことができるというようなシステムを作っております。

(仕分け人)

それは、その商店さんは、何か負担をされてるんですか。その商店に来るお客さんのために駐車場造っているみたいな感じですよ。

(説明者)

その商店の方が、共通駐車券を買い取る、商工会議所がまとめておりまして、したがって、自らのお店には駐車場ないけれども、公共の駐車場、あるいは大型の駐車場を利

用された方の駐車場代をそのお店が負担されると、そういうシステムになっております。

(仕分け人)

それはどういう基準、計算に基づいて、金額、負担額を決められているものなんですか。

(説明者)

大体 30 分 100 円というのが、その周辺の駐車場ということになっていまして、設立当時の大体この付近で回遊される方が長くて 90 分という調査に基づいて、それぞれのお店の状況に合わせて、見合った金額のチケットを買っておられるということになっております。

(仕分け人)

それは、採算的には合うものなんですかね。役所の方でこういった駐車場を用意しているわけですから。もし民間が駐車場を造るとするならば、採算に合うような形の駐車料金設定みたいなことをしたり、民間企業に貸したりするんだと思うんですけども。

(説明者)

その共通駐車券が使えるのは、市の駐車場ばかりでなく、民間の駐車場でも使える、そういう仕組みになっております。具体的に言いますと、例えば、近くにございます百貨店さんの駐車場に私が止める。その駐車券を持って、最寄りの駐車場をお持ちでない、例えば金融機関、あるいは商店へ行けば、そういう共通駐車券をもらうことができ、帰りにその止めた料金でそれを精算すると、こういうシステムになってございます。

(仕分け人)

重点地域には、相当コンスタントに取り締まる民間のスタッフがいないんですか。

(説明者)

先ほどおっしゃってました駐車監視員というのは、大阪府では導入されていますが、枚方市では導入されておりません。

(仕分け人)

それはなぜですか。つまり、ある程度相当、即 1 万 5,000 円ですから、そういった意味も含めて、財政的な負担が警察側にほとんどないという状況の中で、かなり幅広に展開されてるんですが、具体的に、警察と協議されているけれども、枚方市の方にはその必要がないというように警察が判断されてるんですか。

(説明者)

そういうことだと思います。

(仕分け人)

そういうふうに協議されてるんですか。それともない。

(説明者)

毎年要望をしております。

(仕分け人)

要望って、色んな要望がありますから。

(説明者)

はい。是非導入してほしいと要望しております。

(仕分け人)

実際に、各自治体で相当色んなことをやって、なおかつ相当なエリアで、民間委託することによって、コストの面も含めて、警察がかなり自分たちでやるには手が足りないわけですよ、交通警察も。

だから、民間委託して、対応できるようになって、かなり違法な状況っていうのは重点地域においては解消されつつあるわけです。

だから、それがこちらで解消されてない。ただ、制度的な改正もあったので、相当違法駐車が減ってると思いますが、それでもそういう取り組みはこちらでされてないということなんですね。

(説明者)

駐車監視員は、大阪市内と、北の方面、豊中、吹田の方で、残念でございますが、枚方の方までまだ導入されておらず、我々は要望しておりますが、導入されていないという状況でございます。

このグラフにありますように、ただ、ご説明しておきたいんですが、駐車監視員を導入した周辺自治体、こちらが平成 17 年ぐらい導入する前と導入後現在、およそ 3 割減っているというような効果が現われております。今おっしゃられていたように。そのことと言いますと、本市の場合、それと同様の効果が、駐車監視員の導入がなくても数字的には現われているということです。

しかしながら、我々としましては、それに満足するということがなくて、駐車監視



員の方の導入をして、さらに減らしていきたいなということを考えているわけでございます。

(仕分け人)

このデータを見てますと、18年は若干高いんですけど、19・20・21年とは平準化されてきていますね、このめいわく駐車の台数は。これは、何か特別な対策とか何かあったわけですか。要因はなんでしょう。

というのはね、この要因がわからなければ、次の対策が打てないと思うんですよ。どうして安定的に2万台前後で推移してるっていうことなんでしょう。ステッカー貼ってということ。

(説明者)

そうですね。我々もその点については、この2万台は車を離れておられる方ですので、まさに離れようとされてる方、あるいは乗ったままの方、その数字を把握するのを昨年度からやったんです。それは1万2,000台ほどございまして、その数を合計しますと、今年度、その数の集計をしておりますが、それについては、30%、まあ3か月間の集計ですけども、減ってるということでございますので、予防的な防止の事業としては、引き続き有効的に働いてると。今年1年過ぎないとはっきりわかりませんが、4・5・6月ということでありましたら、乗っておられる方については30%、車から離れられた方については16%の減ということになっております。

(仕分け人)

それが、この2万台前後に推移しているという状況ですね。

(説明者)

そうです。

(仕分け人)

そうしますと、我々地域でもよくやるんですけど、ほとんど効果がないんですよ。また貼ってるって感じで。強制力ありませんからね。そういう意味では、おっしゃるように駐車監視員を導入すれば、おそらく効果が出るだろうという気はするわけですけども、ただ、気になるのは、高槻、吹田の人口は、枚方より低いんですよ。これでも導入されてるといのは意外ですね。

(説明者)

導入されてるのは吹田、豊中でございます。高槻市は、本市と同様な事業を継続して

っております。

(仕分け人)

豊中に吹田にしても、私、この状況知ってますけど、それでも、あそこが導入されて枚方は導入できないっていう、何か分ける仕方、あるいは要望の仕方が少し弱いんじゃないですか。

人口だって、状況だって枚方の方が大変ですよ。それがなかなか大阪府警の方が動かないというのはどういうことでしょうか。

(説明者)

それは、我々としては一生懸命してるつもりでございます。また、地域のお力もおかりしたいと思います。

(コーディネーター)

それについて、大阪府警、もしくは大阪府から、こういう理由で導入できないという説明はあるんですか。

(説明者)

基本的には、大阪市から連担した市から順次ということで、説明はお聞きしております。

(コーディネーター)

要はこれ、この63ページのグラフなんですけど、18年度でがっと落ちてますよね。これって、奇しくも監視員が導入された年ですよ。枚方には監視員がないわけじゃないですか。ということは、監視員制度が始まりますよっていうアナウンスが全国的にされて、それを認識して皆が止めたというふうに考えるのが1番考えやすいと思うんです。それとも何か大規模な駐車場ができたんですか、この年に。そういう他の要因があるんですか。

(説明者)

今、言われたようなのが主な原因と、後、この時期からコインパーキングが増えたという、2つあるかと思います。

(仕分け人)

普通、大阪府警さんはわかりませんが、民間の監視員さんを置くエリアを長期間固定すると効果は薄れるということは、警察よくご理解されてますから、普通は場所を変

えますよ。だから、そうやってずっと7年固定しているっていうのは、どこにいるかわからない、逆にこの地域は絶対安全だということを警察自ら証明してるような話ですから。いつ、どこでやるかわからないということが抑止につながるということは、警察の方がよくご理解されてるはずですから、今みたいな形で、特定のところだけずっと警戒してるっていうのは、ちょっとよくわからない。そこを含めて協議されてるんですか。

(説明者)

駐車監視員を入れる場合、どのような形で導入されるかということを含めて、そういうようなお話をしています。

(仕分け人)

どうしても気になるのは、先ほども言われていたように、ちょっと水平になってますよね。この方法で今後も続けていくとして、どこまでこの800万円という額を使い続けるのか。目標がきちんとそういうのができてないんじゃないかなと。監視員さん入ったら、もうすぐこれ終わってええのかもしれないというように聞こえるんです。

(説明者)

駐車監視員の方がどの路線、どういう形態で見られるかということにもよるんですが、これと全く同じような形でやっていただけということであれば、十分その中で効果が確認できれば、この事業はやめることはできるかなと考えております。

(コーディネーター)

警察がという話もありますが、さっきの延長戦になりますけど、この交通指導員さんを商店街が、あるいは鉄道事業者が出すということも、方法論としてはあると思うんですけど、その辺についてもご協議とかあるんでしょうか。

(説明者)

本来、交通の安全を図るためのものなのでございますので、そういった観点から、負担を民間の方にとり発想はございません。ただ、それぞれ商業活動をされるのに、本来ならば駐車場を持たれるべきだと私は考えておりますが、そうした方はその駐車場を利用されてきた方に駐車券を配る、こういった形でご負担をお願いしてるところでございます。

(コーディネーター)

出していただいてもいいんじゃないでしょうかね。なぜ、道路なんだからそれは行政がやるべきみたいな、そういう感じに聞こえたんですけども。

結局、そこのお客さんたちですから、さっきの90分回遊して戻ってこられるということは、90分間お店行って買い物される人たちが止めてると。そのおたくのお客さんが止めてるんだから、止めないように指導してくださいということは理屈的には言っても悪くはないかなと思う。協議ぐらいはしたけれど、うまくいかないということですか。

(説明者)

結局、協議、そういう議論の言い方しかわかりませんが、どのような形で協力していただけますか、どのような仕組みでご負担願えますかというので、色々知恵を絞った結果が共通駐車券システムというような形に当時なったかと思っております。

(仕分け人)

私はわかるんですが、聞かれてる方もおられるので、ちょっと教えてください。この条例に罰則規定がない理由は何ですか。

(説明者)

先ほど言いましたように、まさしく法違反、あるいは法違反の手前の範囲も含めておりますので、罰則規定はないです。

(仕分け人)

そうなんです、他のポイ捨てだとか、あるいはめいわく行為については、自治体の条例、罰則規定作るんですよ。それは協議しながら、警察もそれに協力いただく形でやってるわけですよ。

これは法律違反なのに、罰則規定ないんですよ。それなぜかという、当然法律そのものの中で違法駐車については罰則規定があるから。だから、この条例には何にもないんですよ。だから、実際に一生懸命やっていた方によって、効果が上がっているかもわからないものの、実際慣れてくると、何の権限もない、罰則もないということになりますから。今実際、台数下がってるからあれだけでも、実際この状態をずっと続けていくってことが、本当に今後も妥当だと思われてますか。

(説明者)

先ほどからご指摘があるように、駐車監視員という強権的な制度の導入に期待する部分と、あるいはこの事業を一定継続することで、市民の公共心理が少し継続的に上がっていけば、台数が2万台が1万台になったりとか、どちらかのストーリーかなと思っております。

(仕分け人)

強権的っていうか、権限がないわけですよ。権限がない方が、お願いとしてそういう呼びかけをするっていうのは、大変そういう意味では有難いことですが、ご本人にも負担がかかるし、場合によっては、食ってかかれるような方がおられたら結構大変なことになる。だから、そういう地域は極力避けるみたいなことになる訳でしょう。だからそれを含めて、今みたいな形でどこまで、先ほどの森井さんの話みたいになりますか、効果も含めて、これをずっと引っ張る、罰則規定のないこの条例をずっと引っ張るのかどうか、もう一回確認したい。

(説明者)

それは当然、警察の方にご指摘いただきましたので、さらに連携をしていきたいなど。

(仕分け人)

例えば、警察が動かないのであれば、この条例の中に市で独自で罰則規定作るぞ、というぐらいのそういうことは言えないんですか。そういうことは考えたことはありませんか。

(説明者)

道路交通法を上回るような罰則規定は無理だと。

(仕分け人)

そんなことはないですよ。上回る罰則はできませんけども、少なくとも、実際独自にめいわく駐車があったときに、独自に罰金取れるということが出来るかどうかということとは検討されたことありますか。

(説明者)

道路交通法ですか。

(仕分け人)

めいわく行為だということですか。

(説明者)

その件については、検討したことはありません。

(仕分け人)

この2万台のめいわく駐車車の分布、これは枚方市のどの部分ですか、主に。

(説明者)

2万台は、この市駅周辺の重点地域の中で、例えば、市駅の北口の商業施設の横、官公庁団地、あるいは向こう側の大きな商業施設イズミヤといったところが特に多く発生している地域でございます。

(仕分け人)

私は枚方市民ですが、その周辺、非常に不法駐車がなくなったと理解してるんですよ。今言われた場所ですね、本当に2万台もあるのかなと。もっと別の部分で、私、別の部分で非常に多いところ知ってますけど、その辺もめいわく駐車の部分で啓発された中に入ってるのかなと思ったけれど、この周辺だけで2万台も本当にありますか。

(説明者)

そうです。

(仕分け人)

そうですね。時間帯ではどんなもんですか。

(説明者)

時間帯は午前中が多い。だんだん夕方になって減るというのは、これはそういう指導していると両方の効果があるからだ。それと今委員がおっしゃられていましたような枚方の他の地域につきましても、住民の方の通報等ございましたら、警察と我々で連携して、そういう対応をしているという状況でございます。

(仕分け人)

当面、即効的な対応としては、要するに駐車禁止ですから、駐車禁止の標識でもあれば、警察に即連絡すれば対応してくれると思うんですよ。その辺が、なかなか監視員の話も行政の対応としてもできないところでは、協力すればいいのかなと。特に枚方市駅周辺では待ったなしですよ、本来は。それはいずれにしても2万台であるというのが、警察も少し何というか、協力が少ないのかなって気がしますね。

(コーディネーター)

そろそろ事業シートを書きながら議論に移っていただきたいと思います。よろしいですか。

(仕分け人)

グラフを、先ほどからこのグラフをずっと見てると、やっぱり一番効果があったときというのは、1年で、たった1年で、すこんと6万7,000台から3万4,000台にまで減ってるんですね。それまでに7年かけて2万台、たった1年で、これだけ制度が違うということで減ってるんですね。となると、この7年かけて2万台減らしてきたところの、この間って駐車場も出来続けていますよね。その効果が表れていただけであって、この事業をしてるから減ったっていうことが、この事業が役に立っているかもしれないけれども、この事業の目的、めいわく駐車をなくす、という目的を達成する一番の手段じゃないかもしれないじゃないですか。駐車監視員制度が枚方市内にできれば、枚方市民は年間800万円のお金を払わなくていいわけですよ。

なぜかお話をお伺いしてて、止まってるのは仕方ない、自分らはそれをやってるだけやから仕方ないという感じにしか、私には見受けられないんですよ。そのこと認識されてますか。本当に目的達成しようとされてますか。そういうふうには見えないんです。申し訳ないけれど。

(コーディネーター)

よろしいですか。評価シート。

それでは、事業名めいわく駐車防止事業の評価に移りたいと思います。1番不要と思われる方、これは目的を達成するために、この手段を別の手段としてゼロベースで考えるという場合も不要にしたいと思います。1番不要(0人)、2番 民間(0人)、2番 国・府・広域(1名)、3番枚方市・要改善(5名)、4番枚方市・現行通(0人)。この班の結論としては、3番要改善ということになります。

2番 国・府・広域は、中村さんでお願いします。

(仕分け人)

あえて最初に私が草加市にいたときの特区の話をしていただいたのは、自治体に権限を寄せせなんですよ、責任持つから。地域の繁華街だとか重点的にやりたいところは、自治体ならではの問題があるので、自分たちが責任持ってやると。そのときに、ではどいうふうな形でやるかとか、消防と協議したり、色々やりました。消防の巡回活動の中で、違法の取り締まりしてもらえないかとか、色んな協議をしながら、中で一部体制についての議論をしながら、草加市でやろうよということでやったら、国がその権限、国、警察署が、これはあくまで道路交通法に基づく警察の仕事ですよということをその時点で明確にして、しかもそれを民間に委託して、その部分で対応できない部分を市町村が相変わらずカバーしてるんですね。

それはそれで市民にとって必要なことかもしれませんが、まずは、そういうことを踏まえてこれは警察の責任なのだと、府警の仕事なんですよということを前提に置いて、もっと強くやっぱり当たっていただきたい。そこからできない分をどうするのかと、条例

で自分たちで罰則規定を作ってやるよというところまで踏み込んで、それは例えば、軽犯罪法違反の事案であっても、めいわく防止条例とかで独自のペナルティを科すことができるんで、道路交通法について罰則規定があったとしてもめいわく行為という位置付けの中で、罰則規定を設けることができないことはないかもしれない。私はその法令の検証までしたことはありませんが、それは同じような例でありますので、それを踏まえて、やっぱりまずはとにかく、これは警察の仕事というところから、物事を考えていただきたいと思います。市としてそういうことをちゃんと主張していかないと。

市民の税金をそういう形で使うというのは、なおかつ権限もないとこでやられるボランティアの方々大変だと思います。

(コーディネーター)

要改善の方、いかがですか。

(仕分け人)

他地区のお話が出たのですが、市駅前ということなんですけども、警察署の方に監視員をということを強く言い続けて、要求することはもちろんなのですが、今も他地区は、たぶん手付かずのようにお聞きしましたので、今、市駅の何らかの形で、そのウエートをかけている他地区のひどいところにちょっと移行できないかというふうに思います。

(仕分け人)

せっかくボランティアの方とかで一生懸命されてるのに、そのあんまり成果が見られないという感じ、いたちごっこのような感じになってるので、やっぱりちょっと改善しないといけないのかなという感じです。

(コーディネーター)

他の方、よろしいですか。

(仕分け人)

私も要改善の方にしました。ただ、当然先ほどから出てるように、監視員さんが導入されたら、これ、もっと効果が出るかもしれません。今、たぶん市内でステッカーを貼られたって、捕まらないし、お金も払わなくていいっていうイメージが、一部の人の中に出来ていないですかね、この間の間に。監視員さんじゃないんだと思われてるんじゃないかと。そういう意味では、監視員さんとこの方々が混ざることによって、もっと効果が上がるかもしれないなという思いがあります。



その上で、また見直していってもらえたら効果上げられるのと、あと、その範囲をもっと広げることができますよね。効果をもっと上げてもらえるかもしれないと思いましたので、要改善にさせていただきました。

(コーディネーター)

よろしいですか。この班の結論は要改善ということで、事業番号 14、めいわく駐車防止事業を終わりたいと思います。お疲れさまでした。