

答 当然ある。

問 新路線として、檀原神宮発でイオンモールまでの経由は、あり得るのか。

答 当然検討課題である。1つの自治体だけで交通政策を決めるのは厳しい時代であり、近隣市町村と連携がとれる仕組みを考えたい。

問 檀原市も1つの地域の集合体であり、やはり解決していく立場で臨まないといけない。1,000筆の署名が市長に提出されている。この人達の思いをどのように考えているのか。県営住宅での孤独死の問題、高齢者が買い物や病院に行けないという問題がある中で、バスが通るということは、生きる希望にも繋がります。この人たちの声に、どのように応えるつもりか。

答 1,000名の方の要望書等は大きな判断材料になるが、県住だけに通せば済むという問題ではなく、社会情勢が変わりつつある中、大きな視野で取り組み、持続できるような交通路線づくりをしたい。

問 市長に聞きたい。交通弱者に向けての希望が持てる言葉はないのか。

答 25路線45系統の中で、廃

止路線の話も出たが、多くの路線は残ることになった。

八木から十津川、大淀、川上までの線等、八木出発であり本市が起点である。奥の郡部にとつては、路線がなくなると、公共交通機関は全くなくなる。公共交通網としての本市の役割から、本市が負担について切り出し、路線が残ることになった。市内にも空白地域もあるが、公共交通網の中に入らないおそれもあるということとは理解いただきたい。

八木駅北駐車場駐輪場

問 6月の都市開発特別委員会、近鉄八木駅北側のまちづくり基本構想案が出され、その中の「魅力ある駅空間の創造」という項目において、駅前前の景観イメージを損なっている駐車場の解体撤去を行うという基本方針案が示された。要は近鉄八木北駐車場を解体撤去することである。これには3つ問題がある。1つは利用者の問題で、解体撤去した場合の代替の駐車場、駐輪場については何も考えていない。平成25年度の八木駅

北駐車場駐輪場の1日平均の利用者数は。

答 1日当たりの平均として、車は一時預かり324台、月極め27台、単車は一時預かり26台、月極め188台、自転車は一時預かり152台、定期預かり711台である。

問 相乗りの方も含むと1日約1,500人が利用しており、極めて公共性の高い施設である。市内で利用者が1日平均1,500人を超える施設は他にあるのか。

答 八木駅北以上の駐車場はない。

問 2つ目の問題点は財政面である。平成25年度の駐車場会計の収支の黒字額は4,600万円、この内、八木駅北の黒字分は4,200万円である。黒字分は一般会計に繰出され、八木駅北駐車場の利益が一般会計を潤している。また、八木北は、駐輪場も黒字で、八木北立体駐車場全てで6千万円の黒字を毎年計上している。この建物を壊すことはあり得ない。

3つ目の問題点は事業方針であり、平成23年度の行政評価には、駐車場事業の今後の方向性が書かれており、そこ

には「路上駐車車の抑制により駅周辺地域の渋滞緩和を図るといふ観点からは公共性の高い事業である。同時に当事業を維持継続していくために収益の増加を図り、今後も長期にわたって事業を行っていく」とある。平成25年度もほぼ同様の内容である。解体となるとこの方針と矛盾することになるが。

答 八木駅北駐車場駐輪場が大きな財源となっているのは事実である。八木駅北再整備に向け調査検討業務を行っており、駅前という地理的条件などを踏まえ、まちづくりという観点から公・民の役割を検討したい。

問 大きな役割を果たしている駐車場を解体しようとするのは、どういうことか。公の役割とは、どういう役割か。

答 現在ある駐車場の実態、利用状況等を加味しながら、八木駅北を再整備による駐車場の需要等を研究・検討する上で、公の役割は重い。

問 解体ありきでは話にならない。行政評価では「維持していく」とあるのに、何故「解体」となるのか。基本構想案を白紙撤回し、新たな基本構

想をつくる必要があるのでは。

答 白紙撤回するつもりはない。

問 代替の駐車場も決めず解体すれば違法駐車が溢れると思うが。

答 駐車・駐輪場を作らないということではない。付近の駐車場の実態等を踏まえた上で、民・公の役割を整理したい。

問 代替はどこを考えているのか。

答 公の土地だけでなく周辺の土地所有者と話し合いをした上で、全体の整備計画を作りたい。現時点では位置は答えられない。



八木駅北駐車場