

# 陳 情 一 覧 表

陳情 番号	受理 年月日	件 名	提 出 者	要 旨	送 付 委員会
1 3	令和 7 年 1 1 月 1 9 日	滋賀県は地方 創生交付金を 活用して湖岸 緑地のトイレ を整備するら しいが、整備 するに先立っ て循環式トイ レの失敗の原 因を県民に説 明すること、 アウトドアブ ームの沈静化 もにらんで整 備計画を逐次 見直すことに ついて		<p>【陳情の趣旨および理由】</p> <p>滋賀県は地方創生交付金を活用して帰帆島と志那に上下水道と電気を引きトイレ整備も行うとしているが、その前に大事なことを忘れていないか。帰帆島 2 と志那 1 中は度々故障して使用禁止になることが多い。赤野井 1 に至ってはソーラーシステムそのものが不具合で何年も使用禁止のまま放置されている。ソーラーパネルの耐用年数や角度調節ができないことによる発電効率を考えずに設計し、整備を実行したのではないか。県はこれらの反省もしていないばかりか、かかった修理代金も正確に把握していない。インフラ整備を交付金を使ってではあるが、半分は県費を使うのであれば、現状のレビューを県民向けに行うのが筋ではないか。また箱モノを交付金で整備して、過去に何度も問題となったのが、整備したてはよいが、経年の修繕引当金や減価償却費を計上せずに場当たりの管理を漫然とした結果、突然高額な修繕費や修繕期間が発生することである。下水道は整備後 40 年で全国的に綻びが出始めている。また震災大国の日本で全て上下水道を引くことがよいことかどうか大いに疑問なことは最近では能登半島地震で示されたばかりではないか。</p> <p>滋賀県は現在の移動式トイレ、循環式トイレの年間に均した維持管理費を実額ベースで県民に説明した上で、上下水道と電気を敷設した場合の水洗トイレの年間に均した維持管理費の比較を示した上でどちらが長い目で見て望ましいかを県民に提示していただきたい。またアウトドアブームは昨年より今年は沈静化しているが、過剰なインフラ整備をして、ブームが去った後に閑古鳥が鳴き、維持管理費だけがかかるようになった場合の責任の所在も明確にさせていただく必要がある。昨年の秋の社会実験は木浜、赤野井の公園は草が背丈まで伸びた状態で草刈りの済んだ津田江以南との駐車台数比較をするなど、管理サイドも実験を同条件で行おうという意識がなかった。今年も木浜、赤野井は 10 月の 3 連休はもとより、11 月中旬まで草刈りをしてなかった。結果として同地区の 10 月の休日の駐車率は 20～30%程度と昨年比かなり減少したと聞く。</p> <p>県は利用の適正化ばかりを言うが、その前に管理もまた適正化されるべきであることを議会は把握して、トイレの問題を利用者に責任転嫁する県に対して厳しい姿勢で安易なインフラ整備の必要性を根本から問いいただけていただきたい。</p>	文スポ ・土木 ・警察 常任委 員会

# 陳 情 一 覧 表

陳情 番号	受理 年月日	件 名	提 出 者	要 旨	送 付 委員会
1 4	令和 7 年 1 1 月 2 7 日	湖岸駐車場は既に利用マナー向上の途上にあったにもかかわらず、有料ゲート導入によってマナー向上のスピードが鈍化した可能性もある。駐車率データも分かったので、今後は5月の3～5日、11月の月上旬の休日などの特別な日を除いてはゲートを上げたままにするか、料金を徴収しないようにするなど、真に適正利用の手段を超えて運用しないことについて		<p>【陳情の趣旨および理由】</p> <p>滋賀県都市計画課は7月末の常任委員会で「草津市内の公園のごみの処分量は前年比20%減少。指定管理者からは有料化した駐車場では明らかにごみの量が減っており、無料駐車場には大きな変化は感じられないと報告を受けている」と報告している。一見すると問題ないように映るが、聞くところによると4～6月のごみの処分量は、一昨年1,990キログラム、昨年1,090キログラム、今年800キログラム（7月の報告書で示された4月330キログラムは虚偽で、正しくは210キログラム）というのではないか。一昨年から昨年の減少幅は昨年から今年のそれより顕著だ。これが事実なら有料ゲート導入によってマナー向上のスピードが鈍化した可能性もある。</p> <p>また、春の大型連休のデータは5月の3～5日については報告のとおり人気エリアの利用率が112.5%であるが、これも聞くところ4月の連休中の休日26日、27日、29日の駐車率は人気エリア全体で64%、有料駐車場は50%にとどまるそうだ。懸念された無料駐車場の駐車率も5月の3～5日が135%であるのに対し、90.8%と不適正な利用ではないそうだ。</p> <p>7月の報告書の土日の利用動向で最大の駐車率が帰帆島の82%であることと合わせると、利用適正化の対象になるのは、少なくとも5月の3～5日の3日間だけということになる。</p> <p>たった3日間の適正利用促進のためだけに圧倒的多数の適正利用日の適正利用者が駐車場料金支払いという被害を受けているのが実態だ。</p> <p>ついでには、有料ゲートが適正利用促進の手段であると何度となく確認しているのであれば、その範囲において有料ゲートは機能させるべきであって、新たなコストが発生するといのであれば、そのコストは適正利用を目的とする者、つまり利用者ではなく管理者である都市計画課が負担するのが筋である。議会は秋の駐車率データが報告され次第、これ以上の犠牲が出ないように、駐車場有料化をどうしてもしたいのであれば利用適正化の必要性がある混雑日に限定した運用にしよう滋賀県都市計画課に働きかけられたい。</p>	文スポ ・土木 ・警察 常任委 員会

# 陳 情 一 覧 表

陳情 番号	受理 年月日	件 名	提 出 者	要 旨	送 付 委員会
1 5	令和 7 年 1 2 月 2 日	湖岸駐車場の 有料ゲート暫 定導入が利用 適正化の手段 であるならば、 適正化が必要 でない日、つま り 5 月の 3 ～ 5 日とイナズ マフェスや花 火大会などの 特異日以外の 適正利用者か らも料金徴収 して、あわよく ば利益でトイレ の環境改善 等をもくろむ のは、利用適正 化施策として 矛盾するので、 特異日以外は 無料に戻すこ とについて		<p>【陳情の趣旨および理由】</p> <p>県は 7 月 31 日の常任委員会において 4 か所の料金ゲート暫定導入した駐車場以外の有料化の可能性について議員から質問された際に「利用適正化の手段として有効であり、かつゲート式導入コストが賄えるなら可能性はある」と答弁したそう。よく考えると矛盾した答弁ではないか。委員会当日には 4 ～ 6 月で枠外駐車があり、利用適正化が必要な日は 5 月の 3 ～ 5 日だけだという報告をしている。</p> <p>また昨年 12 月 16 日、今年 3 月 10 日の常任委員会で報告された昨年秋の社会実験データを再度確認すると、津田江 60%、赤野井 38%、木浜 49%という駐車率に比して志那 2 以南の人気エリアは帰帆島 117%、北山田 103%、志那（2、3）102%と 100%を超過したが、枠外駐車台数を計算すると帰帆島で約 12 台、北山田、志那で各 2 台、計 16 台である。一方で社会実験は志那 1 中（通常時 56 台）と志那 1 南（通常時 21 台）に臨時駐車区画 23 台を加えた合計 100 台の区画を用意した。夜の部、昼の部に分けて各々 50 台分として残りの 50 台分は事前予約のために閉鎖していた上に、晴天日の昼間の駐車台数は平均 26 台、空きが 24 台分だった。人気エリアは通常 304 台の駐車区画があったが、実験時は 23 台加えた一方、上述のとおり 50 台に空きの平均 24 台を加えた平均 74 台少ない状況下のデータであるので、駐車区画が事実上 253 台になったところに 269 台が来た計算になる。実験がなければ 304 台の区画があるので人気エリアの駐車率は <math>269 \div 304 = 0.884</math> と 9 割弱であったはずだ。16 台の枠外駐車は通常条件下では発生しなかったことになる。また昨秋の社会実験と同じ日程の今年の 10 月の第 2 週末の 3 連休、第 3 週末の土日は、指定管理者によると大まかに見て特に人気の帰帆島でも 8 ～ 9 割、人気エリア全体ではそれ以下の駐車率、有料駐車場は最も多い日で 5 割程度だったという。津田江は 5 ～ 6 割と昨年比微減、木浜、赤野井に至っては 2 割以下と昨年よりも全体的に利用者が少なかったそう。</p> <p>つまり年間を通じてでも利用適正化の必要性があるのは 5 月や 11 月の連休絡みの数日間、それと花火大会などの単発イベントのときだけである。それ以外の日は全て駐車率が 100%未満であり、そもそも利用適正化の必要がないのである。利用適正化の手段として有料ゲート導入したと言うが、それなら適正化の必要のない日まで有料にするのは矛盾以外の何物でもない。不適正な利用の適正化と黒字は本質的に両立し得ないのだ。こうした矛盾に気づかない県でも議会でもないという前提で言えば、おのずと有料化は年間せいぜい 10 日足らずの特異日に限定するべきであると結論づけられるはずである。</p> <p>料金ゲートは設置するだけで 1 か所当たり年間 240 万円の経費がかかる。県、議会とも元を取ろうと利用適正化の必要のない日まで有料にするのではなく、仮に有料にしても特異日に的を絞った有料制にし、あとは無料に戻すことが利用者数の減少を食い止める意味でも良策であると気づくべきである。</p>	文スポ ・土木 ・警察 常任委 員会

# 陳 情 一 覧 表

陳情 番号	受理 年月日	件 名	提 出 者	要 旨	送 付 委員会
1 6	令和7年 1 2 月 2 日	湖岸有料化は 施設の利便性・ 快適性向上と は直接関係が ないことを確 認の上、春、秋 の連休など以 外は駐車率が 100%未満であ り、有料化の根 拠であったはずの不適正な 利用がないこ とが滋賀県の 報告によって 確認されたこ とから、有料駐 車場は駐車率 100%を超える 日以外は暫定 導入2年目以 降、常時ゲート を上げ、無料と するよう滋賀 県に働きかけ ることについて		<p>【陳情の趣旨および理由】</p> <p>6月の常任委員会要録を見ると「駐車場事業は利益が出るという説明のもと、そこで出た収益はトイレ整備に充てるという説明をされて我々は承認したのに、計画時点で220万円の赤字の計画を承認していること自体、話が違う」という質問が出て滋賀県は「有料化は適正利用のための取組で、すぐにトイレ整備に充てることは考えていない。説明がそういう印象であったことは訂正する」と答弁している。</p> <p>議会への説明時に駐車場は利益を見込んでいるという発言と、赤字見込みの事業計画書が真実なら、県民の代表の議員への欺瞞行為は県民へ向けたものになるのではないか。県民の多くが「集めたお金はトイレの環境改善に使われる」と滋賀プラスワンや社会実験アンケートで滋賀県から聞かされているのに、今後施設の利便性・快適性向上については地方創生交付金を用いた事業として行い、有料ゲートの料金を充てるものではないと明言したのである。県民は騙されていたと思った。</p> <p>内閣府のHPを見ると滋賀県は、地方創生交付金を用いたシガパーク整備事業を5年総額48億円の事業費で採択されているようである。潤沢過ぎる資金があり、駐車場の利用料など大海の一滴であろう。整備効果は63万人の利用者増を見込んでいるそうである。利用者数の動向について滋賀県のHPにある指定管理制度導入施設の運営状況を見ると、シガパークの全公園の利用者数は令和5年度には前年比392,992人減少、うち湖岸緑地では同じく565,195人減少している。63万人増は達成可能性に大きな疑問が残る。今年度も湖岸緑地では前年比で減少していて、今年度も利用者減となると思われる。トイレをきれいにしたところで、有料でも利用する人はいるだろうが、無料状態と比較すれば報告書にもあるように、有料化は間違いなく利用者減に働くと思う。</p> <p>7月の常任委員会の報告書では昨年5、6月の3連休以外の土日祝日では今年有料化した駐車場でも駐車率65%だったと書いてある。5月の3連休以外は不適正な利用などなかったのである。11月の休日を含め年間数日しかない日にだけ発生する枠外駐車のために約350日以上の日常利用を制限するのは合理性に欠けるばかりか、利用者増という交付金獲得のための大義も失ってしまう。事後的にかかる維持管理コストを考えると交付金でトイレ整備が必ずしもよいとは思えないが、滋賀県の「利用者増と交付金獲得」という目的を達成するには有料化は矛盾する取組となるため、議会の方々は、駐車率のデータがそろったら県民・利用者目線からも、行政目線からも駐車場有料化は駐車率100%を超える混雑日だけにとどめるよう滋賀県を説得していただきたいと思う。</p>	文スポ ・土木 ・警察 常任委 員会

# 陳 情 一 覧 表

陳情 番号	受理 年月日	件 名	提 出 者	要 旨	送 付 委員会
17	令和7年 12月2日	去年から今年にかけて南湖東岸の湖岸緑地の駐車台数は休日で7割強に減少している。有料化した駐車場が半減しているのが影響しているが、志那2以南の人気エリアの無料駐車場も、津田江以北も減少している。駐車台数は有料化と関係なくキャンプブームの前に戻りつつあるので、有料化そのものを見直すことについて		<p>【陳情の趣旨および理由】</p> <p>滋賀県は昨年5月から駐車台数の調査をしていて、今回その詳しいデータが出てきたらしい。有料化の原因になった休日の晴天日に駐車場ごとに月に2度数えたデータで、調査開始した昨年5月から調査報告が出た今年10月まで年次比較ができる。</p> <p>数えた台数を全て足すと昨年は3,196台、今年は2,344台と852台減少している。そのうち志那2以南の人気エリアは昨年1,939台、今年1,255台と684台減少している。そのうち有料化した場所は志那1南に移転させた昨年の志那3を含めると昨年1,187台、今年583台と604台減少している。全体から人気エリアを引いた津田江から木浜にかけては昨年1,257台、今年1,089台と168台の減少にとどまる。人気エリアの無料の場所は昨年752台、今年672台と80台の減少にとどまる。</p> <p>平日の晴天日(月に1度)について同様に月データを足すと南湖東岸全域で昨年は750台、今年は470台と280台減少。うち人気エリアは昨年500台、今年222台と278台減少、うち有料化した場所は同様に昨年247台、今年46台と201台減少、津田江から木浜にかけては昨年250台、今年248台と2台減少にとどまる。人気エリアの無料の場所は昨年253台、今年176台と77台減少、減少幅は休日よりも平日が大きく、人気エリア、とりわけ有料化した駐車場の減少が顕著だ。</p> <p>予想したとおり有料化した場所の減少幅が突出して多いが、問題は全ての類型で減少していることだ。これは有料化とは関係なくキャンプブームの緩やかな収束とともに湖岸緑地がかつての一般的な公園に戻る方向に向かい出したことを意味する。</p> <p>社会実験が始まってから一貫して、「オーバーユース」と滋賀県は言ってきたが、その認識は時代遅れになりつつある。利用者が減少傾向の中でトイレや上下水道整備しても、それだけで利用者増にはならない。今回の暫定ゲート導入は、公園を高速のサービスエリアのように30分トイレ休憩して早々に出ていってもらうという料金設定にしているが、果たしてそれが目指すべき公園の姿なのかをもう一度基本に立ち返って検討し直していただきたい。</p>	文スポ ・土木 ・警察 常任委 員会