

資料16（p4関連） 北村教授の意見

平成18年1月に、市長年頭記者会見（報告書p75）について、説明させていただいた際にいただいた主な意見は次のとおりである。

- ・ 対象地区は目的地であり、通過する所ではない。そこを念頭に対応を考える必要がある。
従来、道路行政は、渋みなく車が道路を流れることを旨としてなされてきたが、この地域は立ち寄って、何かをしてもらいたい地域である。その視点から問題を見なくてはならない。「車は止められなから役に立たない。」と言っている人がいたが、路上駐車を目のかたきにしても問題解決にはならない。可能な限り車以外の利用に誘導していかなければならないが、車でないと駄目という人もいる。いかに車以外の方法に誘導していくかだと思う。車で来ないでって言っても車で来る人は来る。
- ・ タクシーは考えてもらわなければならない。タクシーはある地点に待機させておき、タクシーベイのタクシーが1台減れば、1台行くようにできればいいが。
- ・ 駐車場をどう考えるかだ。欧米では適切な駐車場は必要だと想いで整備している。民間の土地所有者が既得権でやるのでなく、公益性を考慮して、地域全体を念頭に置いた駐車場政策がなくてはならない。東山での社会実験では駐車場への補償をしていないのは極めて適切である。対象地区は、小さい駐車場が多く、使い勝手も良くない。安全、景観、騒音上も問題である。アメリカではこんな状態になることは無い。車が出入りする施設の整備には許可がいる。日本は何も無く、安全上も問題である。
- ・ 公共交通機関の方が便利だという通念をつくれないか。そのためには、公共交通のサービス水準向上のために更なる努力を続けていただきたい。その上で、駐車場の附置義務の緩和を検討すべきである。また、駐車場は、安全、景観の観点から良いものに。
- ・ 銀行が土地の「有効利用」ということで、休閑地を駐車場として活用することを進めているという問題もある。都市部での土地利用が持つ公共性が認識されず、経済性のみしか考慮されていないのは悲しいことである。
- ・ 一定額の買い物（3000円）をすれば駐車料金をただにするシステムについては、行政指導で止めさせることはできないのか。車で行かなかった場合、なんで何の得点もなく、車利用者と差ができるのか。
- ・ 人々が車やブランド物を買うのを止めれば都市はもっと潤うだろう。全部東京とかの資本であり、人々がブランド物などにお金を費やしても地元に金が回らない。大丸、高島屋は地域店みたいなものであり、地元が潤うことを考える必要がある。
- ・ 交通局の新しい乗車券（「トラフィカ京カード」）で乗り継ぎは便利でお得になった。小さい時から車で父、母の後ろに乗っていた子供、大きくなって好きな音楽を聴きながら車で買い物に来ている人に、公共交通機関に乗り換えてもらおうと思ったら、椅子のデザイン等今までの輸送力増強の発想では無く、新たな発想をしなくてはいけない。
- ・ 私はタクシーを利用しているが、月2、3万あれば良い。車の維持費だと、直ぐ超える

額である。なるべく、辛抱強く公共交通機関を良くして、歩ける環境にして、対象地区で、時間、お金を使ってもらえる環境にしていくことだと思う。

- ・ 学生のプロジェクトで、何とか河原町を盛り上げようとのことで、路地との連携が活かせないかなと考えたことがある。面白い地域である。祇園が東側にあるので廃れないとは思うが、パチンコ店が増えているのは事実である。
- ・ 都市は生き物で、常に変化している。通りの性格も変化する。その変化に逆らう施策が成功する確率は当然低くなる。
- ・ 対象地域が京都の中心であり続けるためには、多くの人々が気持ちよく来訪できる交通手段と、そこで楽しく時間を過ごせる都心部の公共空間が不可欠である。これまでの自動車中心の交通体系は破綻している。四条河原町の交差点に都市としての魅力は無いし、四条通も河原町通も快適に歩く空間すらない。まして、ちょっと一休みしたり立ち話したりすることは全く不可能である。道路空間の使い方を抜本的に考え直さないと、京都の都心部は人々から見捨てられるだろう。