

日本一の”住都市ふくやま”へ

激動の時代変化の最中、私たちの生活もまた、大きく変わろうとしています。「少子高齢化社会」「労働人口の減少」「AI技術の進展」「教育」「福祉」など、こうした課題は決して対岸の火事ではなくなっています。私達が暮らすここ福山市が、市民や企業などそれぞれにとって、もっと選択肢のある豊かな街になるには？そのために必要なことは何か？ひとつの考え方として、私の意見を披露させていただきます。皆さんにとって考えるきっかけとなれば幸いです。

有限会社 DC 開発研究所 代表取締役 村上 栄二



2020

FUKUYAMA

少子高齢化・自動運転・AI 激変する社会において取り残される都市計画で良いのか

- ・福山市民・企業が懸念するのが渋滞問題だが、まずは現状を見てみよう。
- ・国道2号の道路渋滞で、ワースト2位～4位を福山市内が占める。
- ・市民生活の安全性、利便性、災害時の対応、経済活動等に大きな影響を及ぼす。
- ・特に経済活動において、私は毎朝あいさつ運動をしているが、各所の渋滞による通勤時間のロスと渋滞による人件費の実質質上げ及び業務効率の低下。
- ・また、福山市の都市計画道路の総計画延長は268キロであるが、現在177キロ（65%程度）しか整備されていない。
- ・その整備延長は2003年から2012年の10年間で8キロである。
- ・さらに整備経過をよく見ると、2010年では0キロ、2011年では190メートル、2012年では500メートル程度であり、現在計画されている都市計画道路を全て整備するためにはゆうに200年を超える計算になる。
- ・国道2号バイパスである福山道路の計画は1970年代に持ち上がり、平成13年に西側のトンネルから事業化していった。
- ・福山道路も都市計画道路であるが、都市計画道路として決定されると建てられる建築が制限され、鉄筋コンクリートのビルなどは建てる事が出来ない。
- ・福山道路などの都市計画道路に敷地を持つ人は、街中であろうとマンションを建てられないなど権利制限が掛かっている。
- ・福山道路は市街地部では東川口町～多治米町～川口町を縦断することで計画決定されており、多くの立ち退きを想定した計画であることから、相当な調整・時間・コストを要することが想定され、その整備をいつまでも持つ事は時間・人員・経済コスト大。
- ・厳しい財政状況下での道路整備は貴重な税金の使い道にも影響を大きく与えるからこそ、少子高齢化による車の減少、さらにはシェアリングカーの普及、自動運転などを想定した大きく変化する交通政策の前提条件を踏まえて見直すべきではないだろうか？
- ・渋滞対策＝道路を創るが正しいのか？根本的なところから疑問を持って渋滞対策を考えなければならない。
- ・都市計画道路の規制が緩めば福山市の都市開発によって福山市の建築工事を得る事が出来る。どうなるか見えない計画より、確実な都市開発こそがビジネスマンの発想
- ・国道2号線の渋滞は深刻な課題であり、都市計画による制度設計で対応できないか？
- ・国道2号沿いの施設について、国道から歩道をまたいでの入出口を造らせない規制をかけること
- ・国道2号沿いに遊技場や量販店などが立ち並び、車の出入りで店舗側1車線が渋滞、さらに、その影響が内側車線にも影響することで渋滞になっている。

- ・そのため、今後、緊急車両が出入りする病院やマンション以外の、複数の人が利用する集客施設については国道2号沿いの車の進入や退出が出来ないようにするべきではないか？
- ・茨城県筑波研究学園都市では「良好な道路環境や交通安全を確保するため、道路法（昭和27年法律第180号）第24条による車両の出入り口設置を禁止する」事が実施されている。
- ・世の中のIT化は急速に進んでおり、AIによるリアルタイム処理が進化すれば、需要に応じ、最適な時間に、最適なルートで、最適な運行を行う「AI運行バス」の提供も可能。
- ・いつでもどこでも乗り降りできるバスというだけに、もし実現すれば、タクシーや乗用車を利用する人は大幅に減る。そうなれば都市や観光地で発生する渋滞の解決の一つとなる。
- ・また、従来の信号システムは数年に一度の頻度でしか現時（青や赤の周期）は切り替えないが、AI信号機が状況に応じ、信号切り替えのタイミングをその場で臨機応変に変えることができれば、より柔軟に交通渋滞に対応できると評価され、また、その研究が進んでいる。
- ・テクノロジーがユーザー数5,000万人に達するまでの時間を比較している（Reaching 50 million users）。これによると、電話の75年、ラジオ38年、テレビ13年に対して、SNSなどのインターネットやFacebookは4年以下。
- ・世界・私たちの生活も大きな変化にある中で、私たち自身が大きく変化していく事を念頭に事業を考えていかなければならない。
- ・私たちが今見る景色を全てだと思い込まず、大きく変革を講じる政治こそが今後必要。

都市計画決定延長及び整備済延長の推移

年次	都市計画決定延長累計 (km)		整備済累計 (km)		未整備累計 (km)		整備率 (%)
	計	年間決定延長	計	年間整備延長	計	年間未整備延長	
2002(平成14)年度	280.23	—	166.27	—	113.96	—	59.3
2003(平成15)年度	280.23	0.00	166.52	0.25	113.71	△0.25	59.4
2004(平成16)年度	280.23	0.00	169.67	3.15	110.56	△3.15	60.5
2005(平成17)年度	280.00	△0.23	169.93	0.26	110.07	△0.49	60.7
2006(平成18)年度	280.00	0.00	170.43	0.50	109.57	△0.50	60.9
2007(平成19)年度	279.47	△0.53	172.12	1.69	107.35	△2.22	61.6
2008(平成20)年度	279.47	0.00	172.26	0.14	107.21	△0.14	61.6
2009(平成21)年度	279.47	0.00	173.28	1.02	106.19	△1.02	62.0
2010(平成22)年度	279.47	0.00	173.28	0.00	106.19	0.00	62.2
2011(平成23)年度	278.39	△1.08	173.47	0.19	104.92	△1.27	62.3
2012(平成24)年度	278.39	0.00	173.98	0.51	104.41	△0.51	62.5
計	—	△1.84	—	7.71	—	△9.55	—

出典：福山市の都市計画 (Date book)