

公共交通で実現する 暮らしやすい未来

神田 佑亮

呉工業高等専門学校

yusuke-k@kanda-labo.net

自己紹介

神田 佑亮 (かんだ ゆうすけ)

- 1977 広島県 庄原市 (東城町) 生まれ
- 1999 広島大学工学部 第4類 (建設系) 卒業
- 2001 広島大学大学院国際協力研究科 修了
- 2001- 株式会社オリエンタルコンサルタンツ
(交通・まちづくり系エンジニア+経営企画室・新規事業開発担当)
- -2005 政策研究大学院大学 修了
- 2012- 京都大学大学院 工学研究科 都市社会工学専攻 助教 (2013- 准教授)
- 2017- 呉工業高等専門学校 環境都市工学分野 教授 (現在に至る)
- 2018- 広島大学 防災・減災研究センター 客員研究員 (現在に至る)



専門

- 交通計画・土木計画 (特に, モビリティ・マネジメント、交通リスク論、災害時交通マネジメント論)
- 交通リスクマネジメント工学条件不利状態の交通問題対策請負人? (西日本豪雨・コロナ)

委員会活動・行政のアドバイザー等

- 一般社団法人JCoMaaS 理事
- 日本モビリティ・マネジメント会議実行委員会 幹事長
- 国土交通省道路局 バスタプロジェクト推進検討会 委員
- 国土交通省総合政策局 アフターコロナ時代の地域交通の方向性の研究 (GP研究会)
- 国土交通省総合政策局 交通分野におけるデータ連携の高度化に向けた検討会
- 国土交通省総合政策局 アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会
- 国土交通省 交通政策審議会地域公共交通部会 臨時委員
- 国土交通省中国運輸局芸備線再構築協議会
- 地域交通関係: 広島市, 岡山市, 呉市, 熊野町, 海田町, 高浜市 (愛知県)

ほか

地域交通を考える際に陥りがちな視点

- 「交通」は，公共交通だけではない
- 血管と心臓の関係
 - 血管：交通
 - 心臓：まち・家庭
- 血管だけを考えすぎなのでは？
 - しかも、利用者は学生と高齢者
 - 移動目的は通学・通院と買い物だけ？

2010年ごろ描いていた都市・交通像

将来
都市像

中心市街地と郊外の生活拠点に暮らしの機能を集めながら、
お互いを便利な『公共交通の軸』で結ぶまちづくりを目指します。

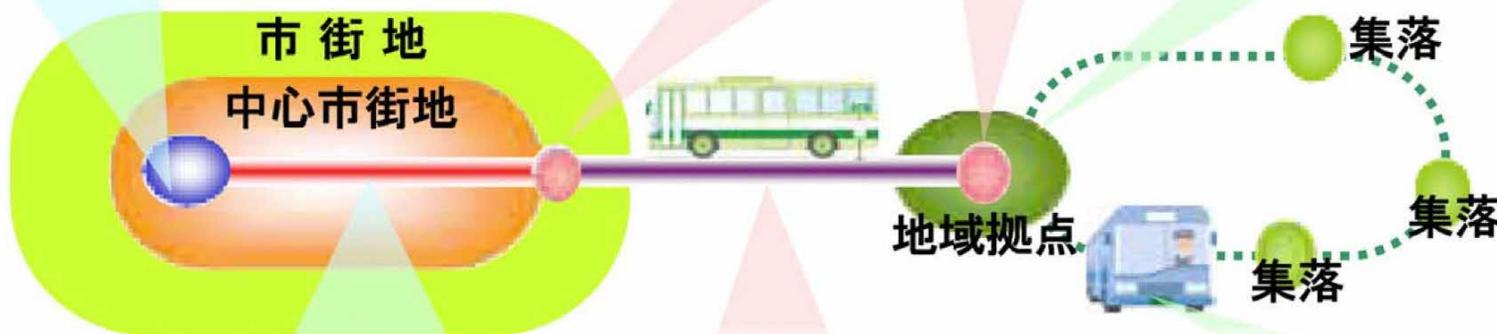
高次な都市機能



気軽に利用できる便利な乗換え
【パーク&ライド】



暮らしが便利になる
機能



誰もが使いやすい便利な公共交通
バリアフリー、定時性、適切な料金



中心市街地と地域拠点を結ぶ便利な公共交通



生活拠点と集落を結ぶ
便利な公共交通

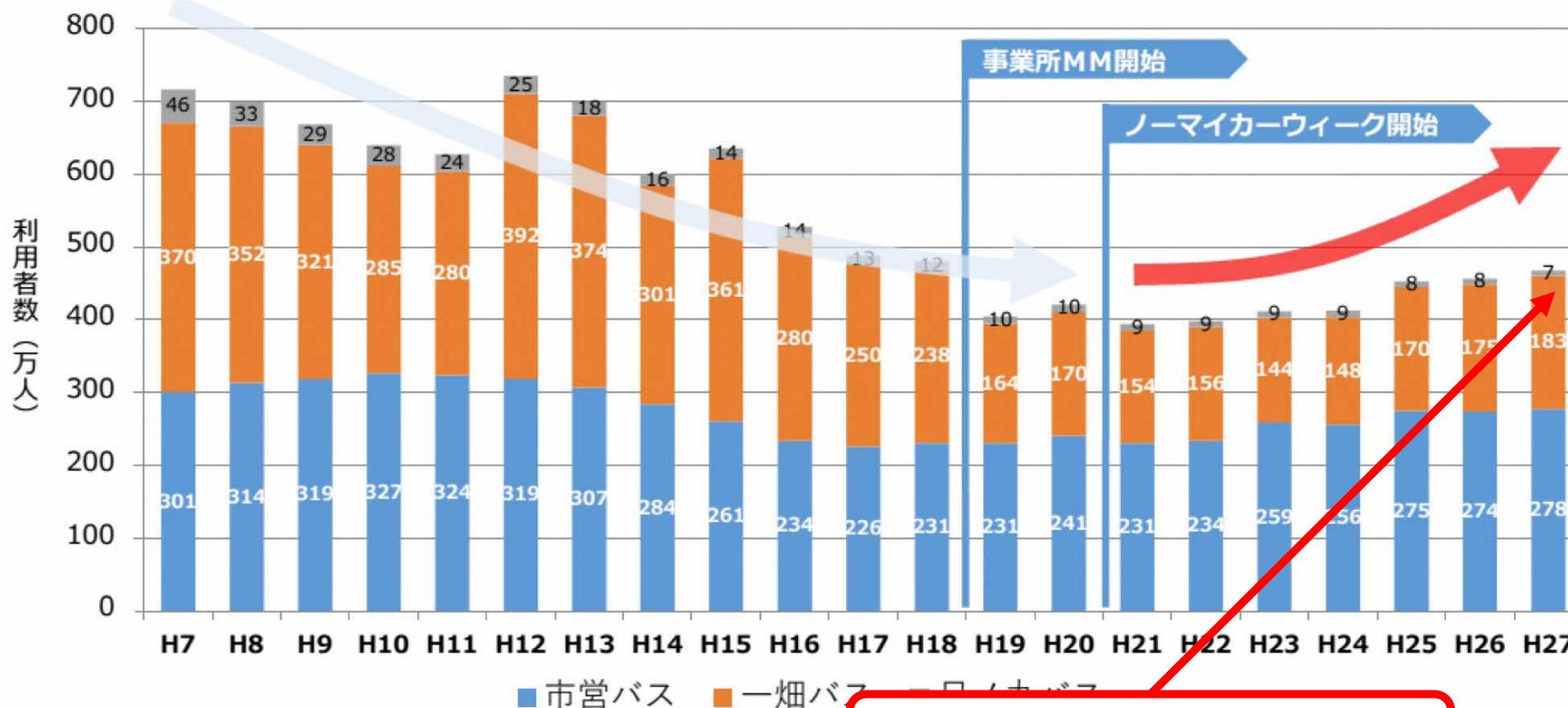


利用促進, モビリティ・マネジメントの手応え

□松江市でのノーマイカーの取り組み

10年間の継続的な取り組みの結果

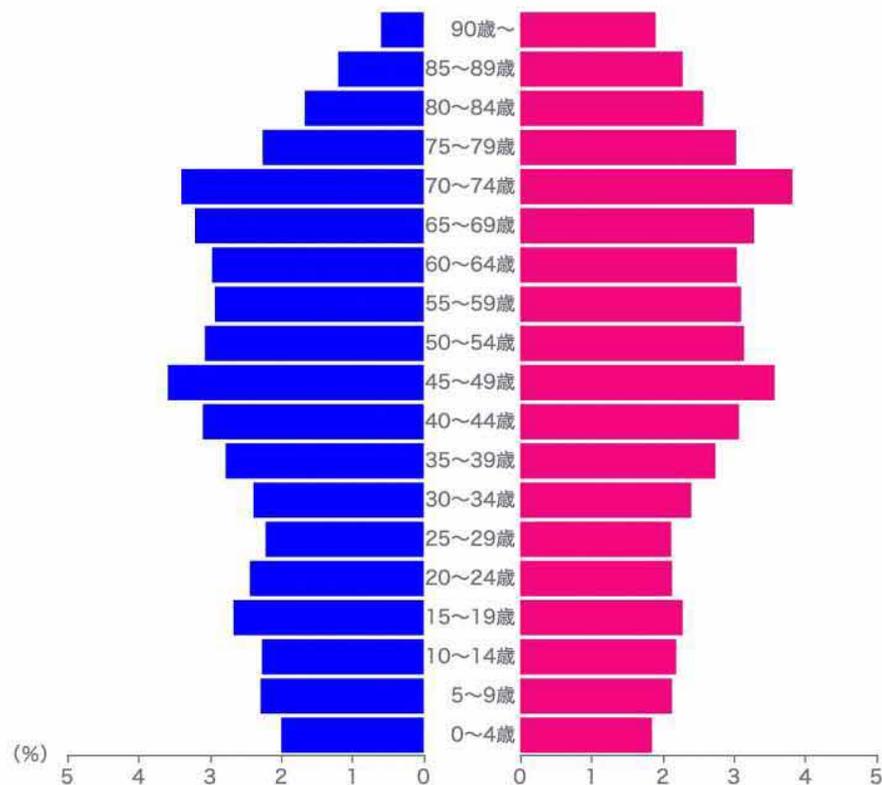
- ・公共交通（路線バス）利用者が**減少から増加に転じる！**
- ・人口減少が進む社会でも、「意識」と「行動」を変えることで、社会資本の維持が可能に！ **住んで誇れる共創社会・松江の実現！**



20-30年後を睨んだ松江を交通から考える

2020年

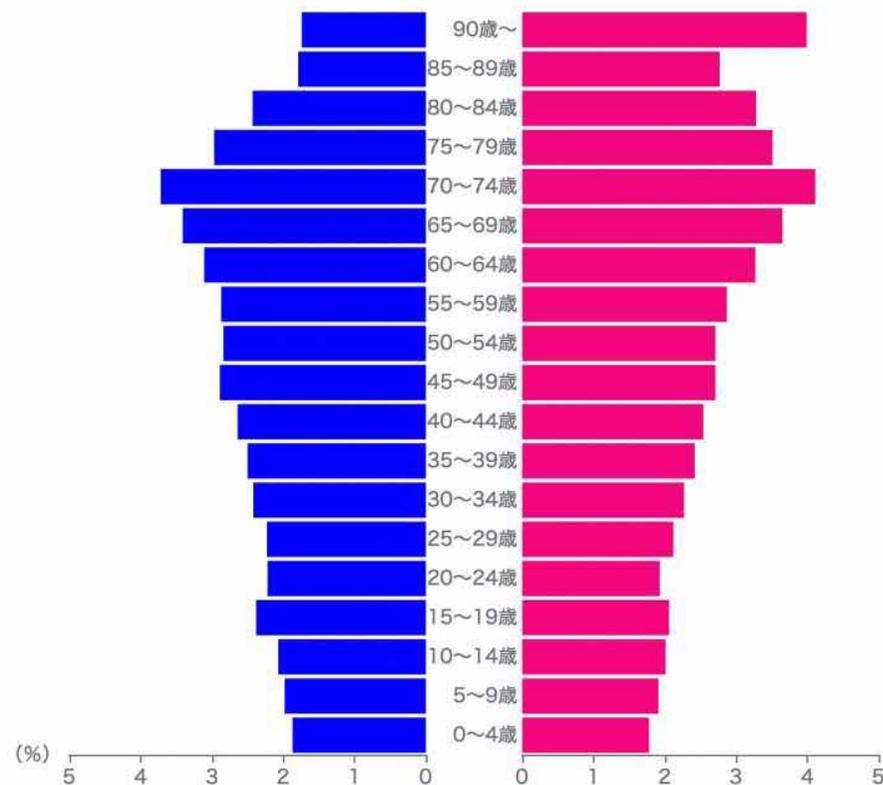
■ 男性 ■ 女性



老年人口 (65歳以上) : 59,498人 (29.22%)
 生産年齢人口 (15歳~64歳) : 113,547人 (55.77%)
 年少人口 (0歳~14歳) : 25,931人 (12.74%)

2045年

■ 男性 ■ 女性



老年人口 (65歳以上) : 65,580人 (37.37%)
 生産年齢人口 (15歳~64歳) : 89,528人 (51.02%)
 年少人口 (0歳~14歳) : 20,377人 (11.61%)

- 課題を叩いてもまだ次の課題が生じる
- 人口減少を前提として諦め，受け入れるのか？抗うのか？

共同運営のマインド@広島市

経営再建と利便性 両立

広島市と8社 路線バス共同運営



4 基本的な方針

(1) 広島の乗合バス事業が目指すべき姿

広島は全国有数の「バスの街」として知られており、市内の乗合バス事業者は11社にもものぼる。乗合バスは、人口増加、経済成長のトレンドの中、需要に追随して利益を上げてきたが、各事業者の採算性や競争原理を優先した部分最適化により展開されてきたことや、事業者間及び官民のコミュニケーションが不足していたことから、事業者の枠を超えた利便増進の取組は積極的には行われてこなかった。

近年、事業者と市の連携による利便増進の取組として「エキまちループ」や「まちのわループ」などの循環線の共同運行を開始するなど、新たな動きが始まりつつあるものの、まだ限定的であり、バスネットワーク全体では効率性やサービス水準面などで多くの課題が残されている。

また、コロナ禍による経営状況の悪化も要因となり、車両・設備等の更新や、バリアフリー化・環境対策など、多額の投資を伴う取組に大きな遅れが生じているほか、運転手不足による減便などのサービス低下も生じており、さらなる利用者数の減少につながることも懸念される。

このままの状況が続けば、近い将来、事業者の経営努力だけでこれまでどおりのサービスを提供することが困難になる可能性が高いことから、これまでの常識や壁を乗り越えた事業者間の共創及びそれを後押しする官との共創を推進することにより、経営の安定化を図るとともに、利用者目線での利便性の高いバスサービスを実現し、活発な移動を生み出すことで「広島の未来」に積極的に貢献する。

利用増のロジック

• 公共交通利用者増

- バスが選ばれる（対:クルマ）
- バスで行きたい場所がある
- 外出を我慢しなくても良い

×

• モビリティマネジメント

- 知ってもらう
- わからないを解消する
- 使うきっかけをつくる

×

• ワクワク・応援

- 様々な企画・仕掛け
- 新技術

運賃収入増

利便性増

魅力度増

関わりたい人増
(運転手含む)

むずびに

- 松江にはポテンシャルがある
 - そこそこの都市規模
 - コンパクトな都市構造
 - 顔の見える関係性
 - これまでの成功事例
 - その他, いろいろコンパクトなので成果が見えやすい
 - 課題が多いが, 全国 (世界) が抱える課題ばかりであり, 解決すれば「松江モデル」としてのチャンスあり
- 加えて, 国の制度等の追い風

- 改めて, モビリティ (交通) が松江の将来に,
(交通部門に限定せず) どう貢献できるのかを一緒に考えたい