

# 災害・防災から地域モビリティを捉えなおす

転換期の地域モビリティと  
未来へのデザイン再構築

呉工業高等専門学校 神田 佑亮

y-kanda@kure-nct.ac.jp

# 自己紹介

## 神田 佑亮 (かんだ ゆうすけ)

- 1977 広島県 生まれ
- -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
- -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)
- 条件不利状態の交通問題対策請負人? (西日本豪雨・コロナ)

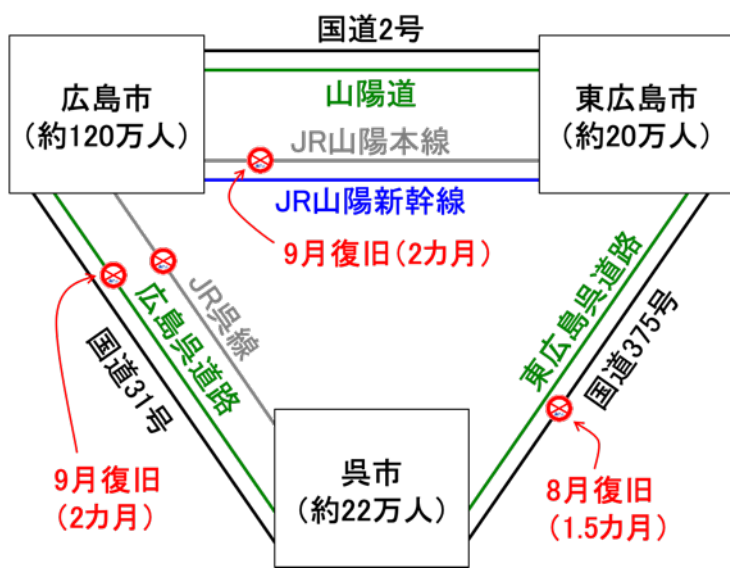
## 委員会活動・行政のアドバイザー等

- 日本モビリティ・マネジメント会議実行委員会 幹事長
- 一般社団法人JCoMaaS 理事
- 国土交通省道路局 バスタプロジェクト推進検討会 委員 (ほか)

# 轉換点 . . .

## 平成30年7月豪雨 (西日本豪雨)後の 広島エリア

- 道路・鉄道が寸断
- 臨時の交通体系



山陽自動車道 平成30年7月14日(土) 復旧



東広島・呉自動車道 平成30年7月10(火) 復旧



国道2号 平成30年7月21日(土) 復旧



国道31号 平成30年7月11日(水) 復旧



# 大規模自然災害発生後のモビリティ環境

## 「災害時BRT」という、交通確保策を打つ

(1日中呉市・広島県庁に籠り続ける生活を約1ヶ月)

- 横断する組織を、どう円滑にやる/やらないの意思決定を？  
(国・県・警察・市ほか)
- 利用状況をどうモニタリング？
- 渋滞をどうモニタリング？
- 情報発信をどうする？
- 人々の流れのコントロールは？
- 人々の反応・感情は？
- 抑制した需要の回復は？
- 状況は日々刻々と変化？

全てにおいて、データが絡む！  
ただし、理想的ではないデータで判断



あらゆるリソースを集めて、合法的に、  
人々を送り届けたい！

# 災害の経験から何を得たのか？（モビリティ面で）



- 鉄道・バスのチカラ
- 情報の重要性
- データの重要性
- 仮説検証型の重要性
- 「総合的な交通」の重要性
- 人的・組織のプラットフォームの重要性
- 議論の重要性
- 単に「運ぶ」ではなく、**出発地から目的地までの円滑な移動を確保する**という一致した目的下でマネジメントが機能

# 成果と課題, それに対する挑戦(一例)@広島

- 鉄道・バスのチカラ
- 情報の重要性
- データの重要性
- 「総合的な交通」の重要性
- 仮説検証型の重要性
- 人的・組織のプラットフォームの重要性
- 議論の重要性
- 単に「運ぶ」ではなく, **出発地から目的地までの円滑な移動を確保する**という一致した目的下でマネジメントが機能
- AIデマンド, 自動運転(担う手段)
- GTFS化, 代行輸送を同列掲載
- データ連携基盤, 様々なデータ活用
- 事業者・交通手段横断型チケットetc.
- あるベクトル下での実証の積み重ね
- 組織横断プラットフォームの構築
- 人材育成 (実践型の担当職員研修)
- オモテと「実」の使い分け
- **人を動かすこと, それによる地域経済・産業の活性化を共通の目的に!**

# 地域モビリティのマネジメントに対する違和感

## ↓ 地域の公共交通計画書によく出る図

### 2 目標の進行管理

計画の推進におけるPDCAサイクル



- PDCAが本当に回ってる？
- 地域のモビリティの課題を捉えられている？
- 年数回あるかないか（場合により書面会議）の場で真の議論できている？
- 数字のチェックは年1回でいいの？  
（民間企業なら・・・）
- **結局、誰が地域のモビリティをマネジメントするの？（まちを含めた）**  
（経営層・マネージャー不在の会社状態？）
- なので、現状の枠から抜け出せない、変わらない
- であれば、**いまやっていない現状を、普通のやり方をするだけでも変わるはず。**

# 地域モビリティのマネジメントのプラットフォーム

- 結局のところ、モビリティでも、まち全体（モビリティ以外を含む）でも、論じるメンバーはほぼ同じ・・・どう活かす？

