

PSIV-2 イベント交通計画

名古屋市 正員 池田 誠一
 名古屋市 正員 浅井慶一郎
 世界デザイン博覧会協会 正員 福岡 祥次

1. はじめに

ここ数年、全国各地で〇〇博と冠したさまざまなイベントが開催されている。イベントは人を集め、地域を活性化する等のメリットがあるが、適切な輸送計画がないと、交通渋滞等によって地域に大きな混乱を招くことにもなりかねない。特に大規模なイベントで、しかも都市域で開催される場合には、交通問題が大きくクローズアップされ、イベントの成否そのものにも直結する重要な課題となる。

しかしながら、イベントの交通計画は日常交通の計画とは大きな違いがあり、その手法も確立されていない。そこで本稿では、このようなイベント交通の特性を明らかにした上で、名古屋市で開催中の世界デザイン博覧会での輸送計画を中心にイベント交通計画の問題点と対応方法について考察を加えてみたい。

2. イベント交通の特徴

都市交通施設は、従来、日常交通特に通勤通学交通を中心に考えられてきている。しかしながら、イベントの交通は、これらの交通とは異なり、交通計画上次のようなさまざまな特徴を有している。（表1）

①一過性：イベントは恒久的なものではなく、期間の長短はあるものの

せいぜい数ヶ月程度である。このため交通施設整備に多大な投資をすることは難しく、既存施設の活用が問題となる。また、来場者も期間中に1～2回程度の非日常的な交通である。

②集中性：都市交通全体から見れば総量はさほどではないが、これらが会場一点に集中するため、特定の鉄道や道路に大きな負担がかかることになる。また、時間的にも、特に退場時が問題になる。

③広域性：イベントの規模が大きいほど全国各地から集まる傾向にあり、日常交通圏以外からの不慣れな交通が多くなる。

④行動の集団化：日常交通は一般的に個人行動であるのに対し、イベントでは家族や友人、団体といったグループでの交通が多数をしめる。（図1）

⑤手段の特異性：グループ交通が多いことから、鉄道や団体バスといった確実で大量な輸送手段が利用される。近距離圏が中心のイベントや地域特性によっては自動車利用も高くなる。（表2）

⑥時期変動性：日常交通とは対象的に、平日少なく日祝日に多くなる。また、日常交通は年間ほぼ一定の需要を想定するのに対してイベントは日によって変動し、特にピークの数日に集中する。

表1 イベント交通の特徴

イベント交通	日常交通
一過性、非日常性	連続性、日常性
大量性、集中性	大量性、集中性
広域性	広域性小
グループ性	個人性
利用交通機関の特殊性	
休日活動性	平日活動性

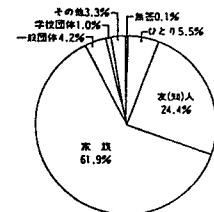


図1 同伴者別入場者割合（名古屋城博）

表2 利用交通機関別入場者割合 (%)

	鉄道	バス	自動車	二輪車	徒歩	自転車	観光バス
全 日 的	19.5	6.7	15.5	9.2	48.8	—	—
通勤目的	42.3	9.7	18.5	11.8	17.7	—	—
大阪万国博	53.5	1.9	15.5	—	—	10.8	19.3

3. 世界デザイン博覧会の輸送計画

世界デザイン博覧会は、これまでのイベントとは違う要素がいくつかある。一つは、市街地の中心近くで開催されることであり、もう一つは、名古屋城、白鳥、名古屋港と三会場に分散していることである。

これら三会場の延べ入場者数は1400万人と予測しているが、その交通計画は、上記に加え次のような特徴がある。

①会場間の回遊交通が生じる。これは、予測を複雑にするが、ピークの平準化には効果がある。

②大規模な駐車場の設置が不可能になる。、このため、マイカー対策が問題となるが、反面、既存ストックとしての地下鉄の活用が可能になる。

4. デザイン博での需要予測

デザイン博の輸送計画にあたっては、過去の大規模イベントの実績等を分析しながら、日別、時間別、手段別の需要予測を行ったが、以下では、イベントの交通計画の特徴的な事項について説明する。

(1)ピーク日 イベント入場者の日別変動は、上位から並べると図2のように指数曲線の傾向を示し、特に上位数日に大きな集中がある。デザイン博ではその95%をカバーする日を交通施設の計画基準日として設定した。そして最大ピーク日は安全面のチェックを、公共交通輸送には土曜日を、また団体バスには秋の平日を、と多数のピーク日に対応する予測を行った。

(2)ピーク時 イベントのピーク時はその開催時間によって大きく変わる。短時間の場合は退場時に集中するが、夜間に開催するとむしろ平準化してくる。デザイン博では各会場の入退場パターンを、平日、土曜、日祝日や夜間開催の有無、夏休みとそれ以外等時期変動に応じて設定し、ピーク時集中率を求めた。

(3)会場間回遊 三会場に分散すると、会場間の回遊交通が発生する。相当の量が見込まれるものの、アンケートによっても予測しがたい動きであり、デザイン博では、確率的な行動パターンを想定した。すなわち、第1会場へは会場毎の総入場者数に比例させ、そこから第2会場へは、会場での観覧所要時間から他会場への移動率を設定し、同様の入場者比率で配分した。

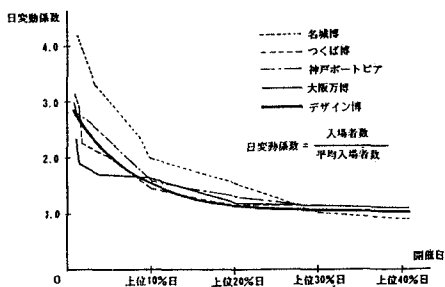


図2 イベント入場者の日別変動

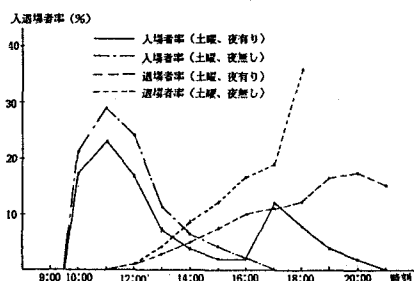


図3 デザイン博の入退場パターン（白鳥会場）

5. マイカー対策

デザイン博の需要予測では1万台近い駐車場が必要となる。しかし、市街地で開催する都市型イベントでは、会場周辺に大規模な駐車場を設けることは難しい。また、中途半端なものはむしろ混乱のもとになる。そこでデザイン博では、会場周辺に駐車場をつくらず、全面的なパーク・アンド・シャトル（P&S）方式を採用することとした。

一般に、日常交通ではP&S方式は不効率になるが、イベントの場合、①一過性のため用地の確保がしやすい、②終点が特定し、シャトルバスが活用できる、ため成立しやすく、マイカー交通の分散という点でも有効になる。デザイン博では、9箇所約1万2千台を設置した。（図4）この検証にあたっては、マイカーへの時間的なペナルティーを課することによって、P&S方式への転換量を求めた。

この方式は一過性の都市型イベントの一つの方向と考えられるが、課題も多い。特に、事前の駐車場情報の周知徹底と、各道路から駐車場への誘導のために、PR活動はもちろん、博覧会のFM放送の活用、県警と協力した交通情報の提供等、多面的な対策を講じた。

6. おわりに

イベントにとって交通計画はどちらかというと脇役的存在には違いないが、来場者に真の満足感を与え、博覧会の成否を占う意味で重要な役割を果たすものである。デザイン博の交通計画にあたっては、未知の事項の多さにとまどい、試行錯誤のくりかえしであった。その実際の成果は、発表当日にいくつかのコメントができると思われるが、この試みが、イベント交通計画の確立の礎となれば幸である。



図4 デザイン博の輸送対策