

# 『休日大規模イベント開催期間における交通渋滞対策社会実験の課題： 鈴鹿 F1 をケーススタディとして』

流通科学大学 正会員 ○ 西井 和夫

山梨大学大学院 正会員 佐々木 邦明

国土交通省中部地方整備局三重河川国道事務所 非会員 奥出 克

(株)建設技術研究所 正会員 江守 昌弘

(株)建設技術研究所 正会員 井上 恵介

## 1. はじめに

鈴鹿市には地区最大の観光資源である鈴鹿サーキットがあり、年間多くのモーターイベントが開催される。鈴鹿サーキットへは、様々な交通手段によるアクセスが可能であるが、自動車は、アクセス性に優れ、また観戦者の嗜好性からも分担率が高い。

イベント開催時には、鈴鹿 IC や市内全域において交通渋滞が発生し、



図-1 位置図

鈴鹿市の都市機能は麻痺している状態と言っても過言ではなく、「イベント開催期間は外に出ない」などの市民が自衛の対応を強いられていた。

これらの状況を踏まえ、設立された「鈴鹿 F1 日本グランプリ地域活性化協議会」(以降「協議会」と示す)が主体となり 2009 年 F1 日本グランプリ (以降「F1」と示す) における交通円滑化に向け、様々な取り組みが社会実験として計画され、実施された。本稿では、これらのうち、道路交通渋滞緩和策について一部の取り組みとその成果を報告する。

## 2. 鈴鹿 F1 開催期間における道路交通課題

2006 年度 F1 や類似イベントにおける交通調査結果から交通課題は以下の通りであった。

- ① 市内交通渋滞 (特定経路への交通集中)
- ② 鈴鹿 IC への交通集中
- ③ F1 観戦交通と地域交通の混在
- ④ 駐車場迷走車両の発生
- ⑤ 歩行者導線の確保
- ⑥ レース終了後の帰宅交通の集中

キーワード 社会実験, 観光, 渋滞対策, TDM, 大規模イベント, 交通円滑化

連絡先 〒651-2188 神戸市西区学園西町 3-1 流通科学大学 情報学部 TEL 078-796-4852

## 3. 社会実験時の目標設定と施策メニュー

前節に示した交通課題を解消するため、協議会では交通円滑化社会実験を 2009 年 F1 時に実施した。

### 3-1. 目標の設定

個々の施策の目標設定は、過去データ等の不足から困難なため、全体目標として「鈴鹿 IC 付近の渋滞解消時間 8 時間以内」とし社会実験を実施した。この値は最大 16 万人来場した場合の渋滞状況を予測し設定したものである。

### 3-2. 施策メニュー

主な施策メニューを表-1 に列挙する。

表-1 施策メニュー

ねらい	施策	概要
鈴鹿周辺の特定ルートへの集中低減	1) 公共交通促進 へ転換 キャンペーン	チラシやHPにて案内、公共交通への転換促進。
	2) 駐車場事前予約	駐車場確保の集中と迷走車両の減少を目指し、主催者HPにて、事前に駐車場予約を実施した。
	3) 駐車場パーク & バスライド	サーキットから離れた地区の駐車場を活用したパーク&バスライドの実施した。
	4) 推奨ルート案内 (HP、ポスター、 チラシ)	鈴鹿 IC への集中を防ぐため、出発地域別に分散した推奨ルートを設定し、事前にHP、ポスター・チラシ(主要駅や道の駅、SAに設置)で案内、案内看板、案内誘導員が当日誘導案内を実施した。
	5) リアルタイム 渋滞情報収集・提 供システム	実態調査結果情報を10分ごとに一元的に集約し、他の情報を合わせ、FMラジオ局に最新の交通状況を提供した。
広域的な交通の分散化	6) 情報板・路側 ラジオによる情報 提供	開催の約1ヶ月前から道路情報板、路側ラジオ(ハイウェイラジオ)にて鈴鹿周辺での混雑集中を事前案内した。
	7) 高速休憩施設 による総合交通案 内ブース設置	高速休憩施設(土山SA、刈谷PA)に特設ブースを設置し、県内観光PRとともに道路案内を実施した。

## 4. H21 年度の実施効果分析: 結果の概要紹介

### 4-1. 目標達成状況: 鈴鹿 IC 付近の渋滞解消時間

決勝日における主要な交差点の渋滞調査結果および周遊調査や推奨ルートの旅行速度調査結果から、鈴

鹿 IC 前交差点の渋滞は、最大 5km の渋滞が発生し、その解消までに約 4 時間かかり、8 時間以内とした目標は達成された。これは来場規模が 3~4 割程度少ない類似イベント（施策は誘導員のみ）と同規模の渋滞であった。（表- 2 参照）

表-2 渋滞概況 ※ 主催者概算値

イベント	2009F1 (10/4)	類似イベント 2008年 8耐 2008 GT1000
観戦者	約 10.1 万人	約 5~7 万人
自動車	約 16,600 台 ※	約 10,000 台 ※
渋滞箇所	・鈴鹿 IC 付近(5km) ・周辺交差点(最大 4km)	・鈴鹿 IC 付近(5km) ・周辺交差点(最大 1.5km)
渋滞時間	レース終了後 4 時間(鈴鹿 IC 前)	レース終了後 3~4 時間(鈴鹿 IC 前)
施策	・誘導員 ・チラシ・HP ・情報板、路側ラジオ ・FM放送 ・SAPA 情報提供ブース	・誘導員

また、観戦者アンケート調査実施結果（図- 2 参照）より、過去の F1 に比べ、約 7 割が渋滞・混雑が減っていると感じたと回答があり、実測値および観戦者実感とも社会実験施策の一定の効果があつたと言える。

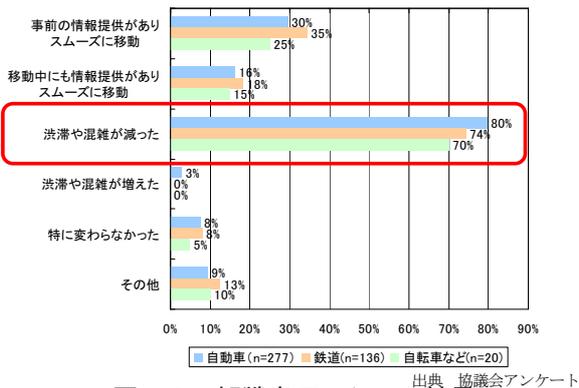


図- 2 観戦者アンケート結果

4-2. 施策の成果(鈴鹿 IC 付近渋滞以外)

決勝日の交通状況から鈴鹿 IC 付近の渋滞以外の施策成果を示す。

(1) 公共交通へ転換

鉄道、バス等の公共交通機関を利用して鈴鹿サーキットへ訪れた観戦者の割合は、開催期間(3日間)で2006年時に比べ、約3ポイント増加し、一部に自動車利用からの転換があつたと推察できる。（図- 3 参照）

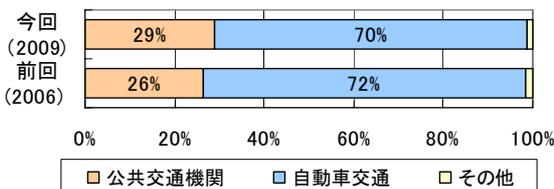


図- 3 交通機関分担割合

出典 モビリティランド、公共交通機関資料

(2) 鈴鹿周辺の特定ルートへの集中低減

鈴鹿サーキット周辺の主要路線の交通量割合を2006年度と比較すると鈴鹿 IC への割合が3ポイント減少し、他の路線へ分散が実現した。（図- 4 参照）

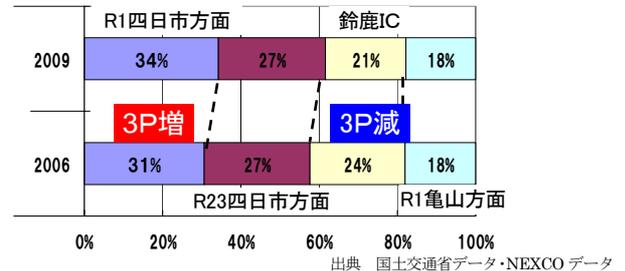


図-4 サーキット周辺主要断面交通量の割合

また駐車場事前予約および観戦席全席指定の実施により、図- 5に示すように午前中の県外車両の通過は、特定時間に集中することなく各時間帯に分散した。

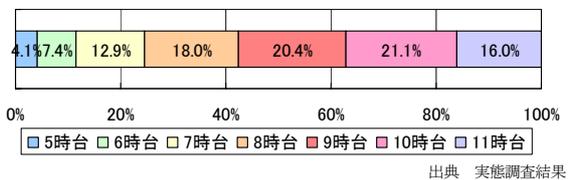


図- 5 サーキット周辺主要断面交通量の時間帯別割合

(3) 広域的な交通の分散化

東名阪自動車道および国道 23 号において、交通量が前週に比べ、帰宅時は鈴鹿 IC~四日市 IC (上り) で最大 33%削減 (19 時台) した。これは、事前の混雑案内により観戦者以外の交通量が減少したと考えられる。

5. おわりに

鈴鹿 IC 周辺の渋滞緩和という目標は達成することができ、観戦者にも好評を得た。しかし、以下の諸点が今後の課題として残された。

- 観戦者数が2006年開催時の16万人に比べ10.1万人と減少。（→観戦者予測精度の向上と観戦者数の増減に対応した施策の立案・実施とその有効性検証）
- 推奨ルートも混雑し、所要時間の優位性が確保できなかった。（→推奨ルートの渋滞対策と適切誘導）
- 帰宅時、FM ラジオでの渋滞状況の第一報が番組構成上、遅れた。（→関係機関との連携の強化）
- 交通行動の把握は、アンケート調査結果に依存。（→新たな把握手法の確立）

【謝辞】 社会実験の実施あたり快くご協力いただいたモビリティランド、三重県、鈴鹿市にこの場を借りて御礼申し上げます。

出典：1)鈴鹿 F1 日本 G P 観戦経験者アンケート結果【速報】鈴鹿市資料平成 20 年 10 月 27 日