

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公共交通の取組み： 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 ○横山 憲

(株)建設技術研究所 正会員 齋藤 圭亮

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、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」)が主体となり2009年F1日本グランプリ(以降「F1」)における交通円滑化に向け、様々な取組みが社会実験として計画、実施された。本稿では、これらのうち公共交通利用への転換および公共交通の利便性向上に関する取組みとその効果を報告する。

2. 実施した取組み内容

公共交通利用への転換および利便性向上を目的とし以下の取組みを行った。

2-1. 公共交通利用への転換に関する取組み

「公共交通利用促進キャンペーン」と称し、ポスター・チラシ(主要駅やSA等に設置)、協議会ホームページ等により公共交通の利便性のPR、推奨経路の紹介およびF1開催時の渋滞等に対する注意喚起を行った。

2-2. 利便性向上に関する取組み

(1) 臨時便増発による容量の確保

鈴鹿サーキットアクセスの主要鉄道路線にて名古屋・大阪方面からの臨時便を計25本運行した。

(2) シャトルバスの定時性の確保

近鉄白子駅からサーキットまでシャトルバスを約

70台投入し運行した。この時、中勢道路5工区工事用道路を専用ルート(図1)として活用し、運行の定時性を確保した。



図1 シャトルバスルート

(3) 名古屋駅行き高速バスの運行

名古屋駅直通の高速バスを運行した。

(4) 歩道整備等の歩行者空間の確保

サーキット直近の鉄道駅である伊勢鉄「鈴鹿サーキット稲生駅」までの歩行者空間を歩道整備や車道等を活用し確保した。

3. 調査概要

決勝日当日の交通行動を把握し、取組みの効果を分析するため、以下の調査を行った。

表1 調査概要

| 調査名 | 概要 |
|---------------|---|
| 観戦者アンケート調査 | F1観戦者を対象に「交通手段」、「交通状況に対する評価」などをwebアンケート等で調査 |
| シャトルバスプローブ調査 | 「白子駅-鈴鹿サーキット」間で運行したシャトルバスにGPS機器を搭載し運行状況を調査 |
| 歩行者プローブ調査 | 各鉄道駅-鈴鹿サーキット間の経路をGPS機器を用いて所要時間などを調査 |
| 鉄道駅待ち時間調査 | 各鉄道駅にて乗車待ち状況を調査 |
| 関係機関へのヒアリング調査 | 鉄道事業者等に取り組み実施における課題や問題点などを調査 |

4. 取組みの効果

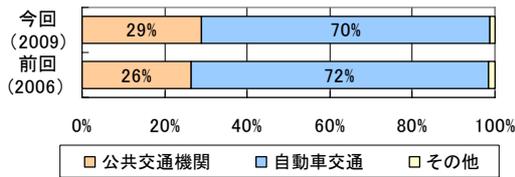
4-1. 公共交通への転換について

(1) 公共交通の利用割合

公共交通機関を利用した観戦者は、3日間の開催期間の合計で、前回F1が鈴鹿サーキットで開催された2006年に比べ約3ポイント増加した(図2)。

キーワード 社会実験、観光、渋滞対策、公共交通、大規模イベント、交通円滑化

連絡先 〒460-0003 名古屋市中区錦1-5-13 (株)建設技術研究所 中部支社 TEL 052-218-3833



※公共交通機関：鉄道および名古屋直通バス
出典 モビリティランド、公共交通機関資料

図2 交通機関分担割合

(2) 事前の情報提供手段

公共交通利用の推奨経路を各種情報ツールで紹介した。この結果、公共交通を利用した観戦者の約8割が推奨経路を認知しており、そのうち約7割が実際に利用していた(図3)。鈴鹿サーキットや各公共交通機関等のホームページから入手した観戦者の割合が最も高く(最大約65%)、事前の情報提供手段としてホームページによる案内が有効であると考えられる。

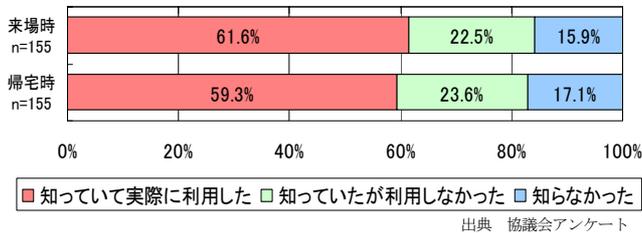


図3 推奨経路利用割合(公共交通利用者)

4-2. 公共交通の利便性向上について

(1) 近鉄白子駅-鈴鹿サーキット間シャトルバスの運行状況

来場時は平均17分程度で運行し、イベントのない通常時と同程度であった。帰宅時は平均20分程度で運行し、16時から17時台で25分程度と10分程の遅れで運行した(図4)。

また、運行したシャトルバス1台あたりの稼働率(運行時間内における運行に携わっていた割合)は来場時で約65%、終了後では約85%、平均で約75%であった。(シャトルバスプローブ調査結果)

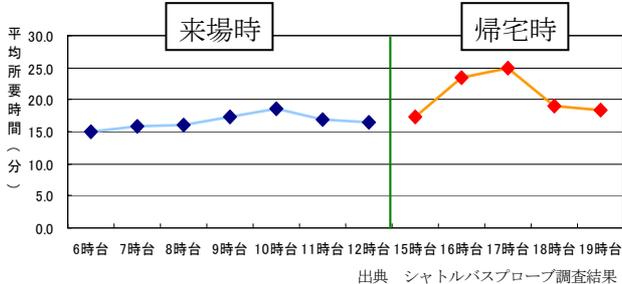


図4 時間帯別所要時間

(2) シャトルバスの利用者評価

利用者のシャトルバス運行に対する評価は「所要時間」、「快適性」、「待ち時間」の全3項目で約9割の利用者が「満足」もしくは「やや満足」と回答している。

その中で、待ち時間に対する評価が比較的低い結果

となった(図5)。

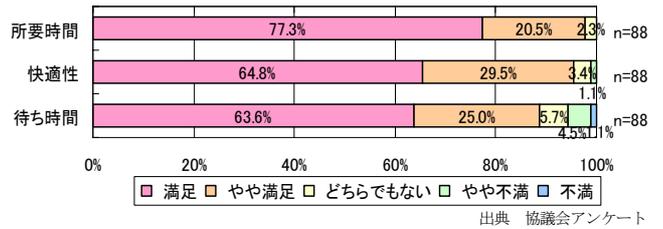


図5 シャトルバス運行に対する利用者評価

(3) 公共交通を利用した来場における所要時間

「来場前に想定していた移動時間」および「実際の移動時間」を観戦後のアンケートで調査し、その差分を算出した。

その結果、想定より早く移動できた観戦者は来場時、帰宅時ともに約3割、想定通り移動できた観戦者は来場時では約5割、帰宅時で約4割となり公共交通利用者全体の7割以上がスムーズに移動できたと回答があった。

また想定より移動に要した時間が長かった観戦者の多くは30分程度の遅れであった。

5. まとめ・今後の課題

来場者数が前回に比べ減少しているものの、公共交通を利用した観戦者は前回より約3ポイント増加した。

運行については、大きな遅れが発生せず、利用者評価も好評であった。

また鈴鹿サーキット周辺の渋滞は約4時間(東名阪自動車道「鈴鹿IC」へ向かう県道で発生)で類似イベントと同程度となり、社会実験における取組みの効果がみられる。

しかしながら、下記のような課題も明確になった。

- 帰宅時シャトルバスによる鈴鹿サーキットから白子駅までのアクセスが想定以上に円滑に行われた事もあり、白子駅にて乗車待ちの滞留が生じた。
- シャトルバス運行については1台あたりの稼働率が平均して約75%であり、投入台数など運行形態について検討すべき点も明らかとなった。

2009年の実験で得た知見や課題を踏まえ、2010年F1時には、より交通円滑化に資する取り組みが求められる。

【謝辞】 社会実験の実施に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、三重交通、近畿日本鉄道、伊勢鉄道にこの場を借りて御礼申し上げます。