

# エリア・マネジメントとしてのイベント対応 TDM 施策 — 鈴鹿 F1 開催時 TDM を例として —

西井 和夫<sup>1</sup>・佐々木 邦明<sup>2</sup>・江守 昌弘<sup>3</sup>・横山 憲<sup>4</sup>・齋藤 圭亮<sup>5</sup>

<sup>1</sup>正会員 流通科学大学経済学部 (〒651-2188 神戸市西区学園西町3-1)

E-mail: Kazuo\_Nishii@red.umds.ac.jp

<sup>2</sup>正会員 山梨大学大学院 (〒160-0004 甲府市武田4-3-11)

E-mail: sasaki@yamanashi.ac.jp

<sup>3</sup>正会員 建設技術研究所 (株) 東京本社 (〒103-8430 東京都中央区日本橋浜町3-21-1)

E-mail: m-emori@ctie.co.jp

<sup>4</sup>正会員 建設技術研究所 (株) 中部支社 (〒460-0003 名古屋市中区錦1-5-13)

E-mail: k-yokoyama@ctie.co.jp

<sup>5</sup>正会員 建設技術研究所 (株) 中部支社 (〒460-0003 名古屋市中区錦1-5-13)

E-mail: saitou-keisuke@ctie.co.jp

本論文では、大規模イベント開催に伴うピーク時交通円滑化対策等の TDM 施策について、エリアのマネジメントの観点からの TDM 施策評価の課題整理とともに、持続可能なエリア・マネジメントのための推進組織体制のあり方を考察する。具体的には、鈴鹿 F1 GP 開催時の TDM 施策を事例として取上げ、当該エリア (鈴鹿サーキット周辺エリア) の交通円滑化のための取組みとその効果の定着化に関する課題を整理するとともに、それらを踏まえて、戦略的かつ有効なエリア・マネジメントのあり方を明らかにする。

キーワード：交通円滑化 TDM 施策、エリア・マネジメント、鈴鹿 F1 GP、戦略的マネジメント組織

## 1. はじめに

観光地交通に関する研究分野においては、1990 年代より多くの主要観光地 (日光、鎌倉、富士五湖、白川郷等) での連休や繁忙期におけるピーク交通による交通円滑化に対応すべく交通需要マネジメント (TDM: Transportation Demand Management) 施策の展開があり、その後も休日観光地交通に関する調査分析および社会実験等を通じた実証的な施策評価手法の研究が精力的に進められてきた。(西井・古屋(1997)<sup>1)</sup>) 2000 年代に入ると、「観光まちづくり」(ADIT: Area development involving tourism) という用語に代表されるように、観光

研究の守備範囲は飛躍的に拡大した。ここで、観光地交通への計画的・政策的位置づけは、交通円滑化やアクセス性向上だけでなく、当該地域の地域活性化や持続可能な経済的發展を含む地域形成 (地域づくり) の枠組みの中で議論されるべきものとして変化している。

さらに近年では、AMMA (Area Marketing and Management Approach) と呼ばれるエリアのマーケティングとエリアのマネジメントを包括的に取扱う接近法が提案されている。この背景には、観光まちづくりにおける圏域形成とエリアの持続可能性との一体的な施策展開のための計画手法の確立が求められていることが挙げられる。AMMA については、より魅力的な観

光地づくりを目指すための計画手法や施策展開の基本的分析枠組みを指すとともに、「エリアのマーケティング」と「エリアのマネジメント」の捉え方および両者の関係性に関連する諸課題について議論されている。

(AMMA の詳細は、西井(2014)<sup>2)</sup>、西井他(2016)<sup>3)</sup>、西井(2016)<sup>4)</sup>、西井(2017)<sup>5)</sup>を参照されたい。)

そこで本論文では、AMMA における「エリアのマネジメント」の考え方にに基づき、観光地交通対策を大規模イベント対応の交通円滑化のための短期的施策としての位置づけからシフトさせ、観光まちづくりの一環として当該エリアの持続的エリア・マネジメントの観点から再考する。これにより、今後の交通円滑化施策の推進組織のあり方を含む課題と論点を明らかにしていきたい。具体的には、著者らが 2009 年以降継続的に関わってきた鈴鹿 F1 GP 開催に伴うピーク時交通円滑化 TDM 施策を事例として取上げ、過年度の施策展開と運営体制の経緯を踏まえながら、当該エリア(鈴鹿サーキット周辺エリア)のエリア・マネジメントに関する諸課題について考察していくことにする。

本論文の構成を述べると、次節で AMMA に基づく観光まちづくりを念頭に置いた観光地交通対策に関する既存研究を簡単に触れながら、「エリアのマネジメント」の捉え方を明らかにする。第 3 節では、具体的な事例として取上げた鈴鹿 F1 GP 開催に伴う交通円滑化 TDM 施策について、過年度よりの取り組み状況とともに、施策評価体系と推進組織体制の現状と課題を紹介する。最後に、これらを踏まえて、当該エリアの望ましいエリア・マネジメントの展開に向けた課題等を取りまとめていく。

## 2. エリア・マネジメントの観点：

### 「TDM 施策」から「観光まちづくり」への展開を通じて

前述のように、著者らによる AMMA に基づく「エリア・マネジメント」に関する検討は、観光研究における「観光まちづくり」の議論が精力的になされていた時期に呼応する。このとき西井他(2012)<sup>6)</sup>は、観光地交通対策としての地域交通円滑化 TDM 施策の展開の問題を『観光まちづくりの長期的戦略課題』として据えて検討を開始した。具体的には、伊勢市における伊勢神宮式年遷宮 TDM を取上げ、その現状と地域交通課題解決に向けた当該エリアの長期的戦略課題を明らかにすることを目的としていた。

観光地における TDM 施策とまちづくり・地域振興とは、「交通」・「観光」・「まちづくり」の密接な相互関係性にもかかわらず、前者は短期的な交通対策として、後者は長期的な地域観光振興のための取り組みとして独立的に取扱われていた。そのために、地域交通円滑化 TDM 施策は多くの場合に時限的なあるいは社会実験的な施策の位置づけに限定されてしまい、まちづくり戦略を念頭に置いた継続性(BCP)の議論は甚だ難しかった。さらには、当該エリアにおける施策効果(成果)に対する評価体系の確立といった、『エリアをマネージング』するという発想は、極端に言えば単一プロジェクト管理における PDCA サイクルを回すことだけで足り得るとする非常に狭い意味(技法としてのマネジメント手法)でしか捉えられていなかった。(西井他(2012)<sup>7)</sup>、西井他(2013)<sup>8)</sup>、西井他(2013)<sup>9)</sup>)

そこで、基本的には「エリアをマネージング」する難しさを認識するとともに、マネジメント組織のあり方を論究する上で『経営組織論』的なアプローチが不可欠との前提に立ち、エリア・マネジメントのあり方や具備すべき諸条件を整理しておく必要があると考える。西井他(2014)<sup>10)</sup>では、観光地におけるピーク時・イベント対応の交通対策(TDM)について、いくつかの事例(鈴鹿・伊勢の他に、高野山の P&BR 施策、出雲駐車場誘導・管理施策等)の比較検討を通じて、エリア・マネジメントの視点からの課題整理を行い、今後の交通対策が観光まちづくりや地域づくりといったエリアの持続的取組みに資するための基本的な方向性やあり方を検討している。

その中で、『マネジメント』とは、経営管理論<sup>11)</sup>における定義に準じて捉えている。基本的に上述の企業(firm)単位の経営組織を対象としたマネジメントを、複数の利害関係者(stakeholders)から構成される『エリア』に置き換えたものとして捉えられることができる。すなわち、地域(エリア)のマネジメントとは、『主に地域経営におけるさまざまな地域資源や資産・リスクなどを管理し、経営上の効果を最適化しようとする手法』と捉えることができる。また、その経営管理活動の内容とは、『地域(エリア)の諸活動の円滑な遂行と目的達成のために、ヒト・モノ・カネ・情報の 4 つの地域経営資源を調達し、効率的に配分し適切に組み合わせる諸活動、そして地域にとっての顧客(=来訪者・観光客)とのマーケティング・コミュニケーションを含めた包括的な戦略づくりに関する諸活

動』を指す。

図-1は、Morrison(2013)<sup>12)</sup>の戦略的マネジメントの考え方をもとに、マネジメント対象が「エリア：都市・地域」とした場合の包括的な戦略サイクルを示している。

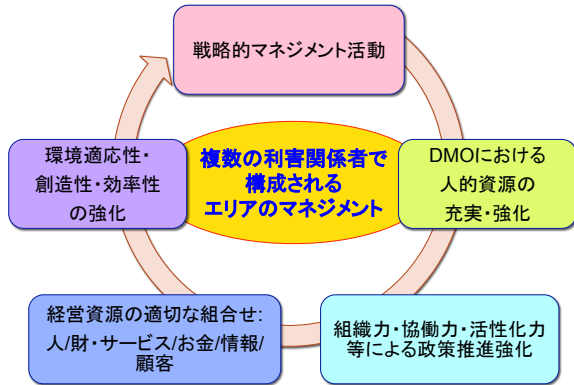


図-1 エリア・マネジメントにおける戦略的サイクル

このように、経営管理論から派生的に発展してきた種々様々なマネジメント理論では、古典的なPDCAに代表される「管理」の意味合いとともに、「評価・分析」、「計画・調整」、「指揮・統制」、そして「組織化」などが含まれており、より包括的な概念としての戦略的マネジメントとして理解すべきであることを示唆している。また、エリア・マネジメントの特徴として、「エリアをマネージング」するための組織は、経営管理論が前提とする企業組織とは異なり、多様な意思決定主体(それぞれの利害関係が複雑に絡む)の集合組織であること、またそのために、企業行動のように目的・目標の設定への合意形成が難しく、「人」「情報(コミュニケーション)」「顧客」そしてこれらを包括的に捉えた「戦略性の高い」マネジメントの効果的な策定・実施のウエイトがより高いこと、等が挙げられる。

したがって、この戦略的マネジメントにおいては、地域交通円滑化TDM施策を観光まちづくりの長期的戦略課題に据えて「エリアをマネージングする」ために、どのような推進組織を構成しどのようなミッションを担うか、またその意思決定プロセスをどのように構築し機能させ得るかが重要な観点となることは明らかである。

以上のエリア・マネジメントにおける経営組織論的な捉え方の説明については、教科書的との指摘もある。しかしながら、西井他(2016)<sup>13)</sup>で指摘しているように、観光DMO(Destination Management /Marketing Organization)の議論においては欧米に比較してわが

国のDMO論の基本的課題として、合意形成や意思決定のプロセスの制度化やガバナンスにまで裾野を広げたマネジメント論の展開が不足しているとの判断から問題提起している。

### 3. 鈴鹿 F1GP 開催に伴う交通円滑化 TDM 施策

#### (1) 過年度 TDM 施策実施メニューと推進組織

2009年に鈴鹿でのF1日本グランプリ(F1GP)開催が再開された際に、鈴鹿市は、F1GPを国内外からの観光客誘致、地域振興の起爆剤として位置づけて、集中する交通の環境改善や地域振興に取り組むために『鈴鹿F1日本グランプリ地域活性化協議会』(協議会と呼ぶ)を設立した。この協議会は、国・三重県・鈴鹿市及び周辺4市1町(津市、四日市市、桑名市、亀山市、菰野町)および観光・経済・交通に関する事業者の諸団体(37団体)で構成している。この協議会が主体となり、F1GP開催時における交通円滑化のための様々な取り組みを2009年から2011年の3カ年の社会実験として計画・実施し、渋滞緩和や公共交通利便性向上などに関して取組んできた。また、2012年以降は、社会実験としての位置づけから本格的なTDM施策事業として継続的に取組まれ、現在に至っている。

この前半部(2009年～2012年)の間のTDM施策実施状況の詳細とその検討結果については、既発表論文

表-1 鈴鹿 TDM 施策実施メニュー

|        |   | 施策                          | 実施主体                         |
|--------|---|-----------------------------|------------------------------|
| 公共交通機関 | ① | 公共交通の定時運行、臨時便等増便(鉄道、バス)     | 近鉄、JR、伊勢鉄                    |
|        | ② | 白子駅シャトルバスルート(専用ルート区間)の設定    | 国土交通省、鈴鹿警察署、三重交通、鈴鹿サーキット、鈴鹿市 |
|        | ③ | 名古屋・大阪行き高速バスの運行             | 三重交通                         |
|        | ④ | 近郊都市駅前パーク&バスライドの実施          | 鈴鹿市                          |
| 自動車交通  | ⑤ | 駐車場事前予約の実施                  | 鈴鹿サーキット                      |
|        | ⑥ | VICSによる駐車場案内(満空情報)          | 国土交通省、鈴鹿サーキット、鈴鹿市            |
|        | ⑦ | 高速・国道 情報板・路側ラジオ             | 国土交通省、NEXCO 中日本              |
|        | ⑧ | コンビニ等での推奨ルートチラシ配布           | 鈴鹿サーキット、鈴鹿市                  |
|        | ⑨ | FMラジオによる駐車場案内・渋滞情報提供        | FM 鈴鹿、FM 三重                  |
|        | ⑩ | 道路交通規制・誘導員による案内             | 鈴鹿警察署、鈴鹿サーキット、三重交通、伊勢鉄道、鈴鹿市  |
| 共通     | ⑪ | 協議会HPでの各種情報発信               | 国土交通省、鈴鹿市                    |
|        | ⑫ | 会場内ブースでの帰宅時の交通情報の提供         | 国土交通省                        |
|        | ⑬ | ツイッターによる周辺情報の提供             | 国土交通省、鈴鹿市                    |
|        | ⑭ | ホンダイインターナビ交通情報の提供           | 鈴鹿市・本田技研工業                   |
|        | ⑮ | AcPro(アクプロ)スマートフォンを活用した情報提供 | 国土交通省、鈴鹿市                    |
|        | ⑯ | 動画による周辺状況の提供                | 国土交通省                        |
| その他    | ⑰ | 観戦席完全予約制(来場に対する時間的余裕)       | 鈴鹿サーキット                      |
|        | ⑱ | レース事後イベント実施(帰宅時間の集中抑制)      | ※                            |
|        | ⑲ | 地域活性化協議会実施施策のPR チラシ配布       | 鈴鹿市                          |

※：協議会のうち、地域振興を主に担う「おもてなし部会」が担当

表-2 鈴鹿 TDM 施策実施メニューの変遷(2009-2016)

| 施策     | 2009       | 2010 | 2011     | 2012       | 2013       | 2014     | 2015 | 2016     |
|--------|------------|------|----------|------------|------------|----------|------|----------|
|        | 国交省主導の社会実験 |      |          | 鈴鹿市主導の継続実施 |            |          |      |          |
| 公共交通機関 | ①          | ○    | ◆<br>増便  | ◆<br>増便    | ○          | ○        | ○    | ○        |
|        | ②          | ●    | ○        | ◇<br>3日間   | ○          | ○        | ○    | ○        |
|        | ③          | ●    | ○        | ○          | ◇<br>名古屋のみ | ○        | ○    | ○        |
|        | ④          | ●    | ○        | ○          | ○          | ○        | ○    | ○        |
| 自動車交通  | ⑤          | ●    | ○        | ○          | ○          | ○        | ○    | ○        |
|        | ⑥          | —    | —        | ●          | —          | —        | —    | —        |
|        | ⑦          | ●    | ○        | ○          | ○          | ○        | ○    | ○        |
|        | ⑧          | ●    | ○        | ○          | ○          | ○        | ○    | ○        |
|        | ⑨          | ●    | ◇<br>時間増 | ◇<br>時間増   | ○          | ○        | ○    | ○        |
|        | ⑩          | ○    | ○        | ○          | ○          | ○        | ○    | ○        |
| 共通     | ⑪          | ●    | ○        | ○          | ■<br>鈴鹿市   | ○        | ○    | ○        |
|        | ⑫          | —    | ●        | ○          | ■<br>鈴鹿C   | ■<br>国交省 | ○    | ○        |
|        | ⑬          | —    | —        | ●          | ○          | ○        | ○    | ○        |
|        | ⑭          | —    | —        | —          | —          | ●        | ○    | ○        |
|        | ⑮          | —    | —        | —          | —          | ●        | ○    | ■<br>鈴鹿市 |
|        | ⑯          | —    | —        | —          | —          | —        | ●    | ○        |
| その他    | ⑰          | ●    | ○        | ○          | ○          | ○        | ○    | ○        |
|        | ⑱          | ●    | ○        | ○          | ○          | ○        | ○    | ○        |
|        | ⑲          | —    | —        | —          | —          | —        | ●    | ○        |

○：前年度と同等で継続実施 ■：実施主体変更  
●：新規 ◆：見直し(強化) ◇：見直し(縮小)

の江守他(2010)<sup>14)</sup>、横山他(2011)<sup>15)</sup>、齋藤他(2012)<sup>16)</sup>、齋藤他(2013)<sup>17)</sup>に譲ることとし、以下では、後半部の取組み(2013年～2016年)との比較を意識して、それに該当する部分の紹介を行うこととする。

表-1は、協議会に参画している関係機関が2009年F1GP開催時から取組んでいる年度別TDM施策メニューとその実施状況の一覧である。これらの中には、駐車場を探す迷走車両を削減するための「駐車場事前予約」や駅シャトルバスの利便性を向上させるための「白子駅シャトルバスルートの設定」など、目標達成およびF1GP開催時の各交通課題に応じた施策を実施してきた。また表中に示すように、各実施施策に対して、目標の達成状況、観戦者等の満足度、各関係機関の苦労等、施策実施へのプロセスを組み合わせた総合的な評価を毎年実施することによって、表-2に示すように各施策メニューの継続・中止・見直しを判断してきた。

鈴鹿F1GPの観戦者のうち、自動車利用を対象とした交通サービスに関する利用意識・満足度評価とともに、公共交通利用を対象とした利用サービス評価、さらに最近では、鈴鹿市内の周辺住民を対象としたサービスも評価の対象としている。

(2) 鈴鹿TDM施策の実施状況

a) 施策全体

鈴鹿周辺の渋滞解消時間の削減を全体目標として掲げて各施策を実施し、市内主要路線での渋滞時間を4時間程度に達成してきた。この中で、公共交通機関分担率は目標に達していない年もあるものの、TDM施策実施前より向上し、近年は3割以上を維持している。また、鈴鹿ICの利用割合も概ね2割程度を維持している。

(表-3参照)

表-3 TDM施策実施による経年的目標達成状況

| 項目               | 目標                 | 2006(参考) | 達成状況  |       |       |       |       |       |       |       |     |
|------------------|--------------------|----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----|
|                  |                    |          | 2009  | 2010  | 2011  | 2012  | 2013  | 2014  | 2015  | 2016  |     |
| 鈴鹿周辺の渋滞解消時間(快晴日) | 市内主要路線4時間程度        | —        | 7時間程度 | 5時間程度 | 5時間程度 | 5時間程度 | 5時間程度 | 5時間程度 | 4時間程度 | 4時間程度 |     |
|                  | 公共交通機関分担           | 31%以上    | 3日間   | 25%   | 29%   | 31%   | 29%   | 28%   | 34%   | 35%   | 30% |
| 鈴鹿IC利用割合(快晴日)    | 鈴鹿IC利用20%以上        | —        | 24%   | 25%   | 27%   | 27%   | 29%   | 33%   | 27%   | 27%   |     |
|                  | 備忘録                | —        | —     | —     | —     | —     | —     | —     | —     | —     |     |
|                  | 終日                 | 21%      | 22%   | 22%   | 22%   | 23%   | 25%   | 25%   | 21%   | 22%   |     |
|                  | IC利用時間の分数(毎車利用)50% | —        | 27%   | 43%   | 43%   | 47%   | 45%   | 45%   | 40%   | 47%   |     |

※レース終了後2時間

b) AcPro アプリを活用した渋滞情報提供

後半部の取組みの中で特徴的なTDM施策は、AcProアプリによる双方向的渋滞情報提供サービスである。これは、スマートフォンのGPS機能を活用し、鈴鹿サーキット周辺の渋滞状況を提供するアプリケーション・ソフトウェアを利用して、決勝レース終了後の帰宅出発時刻や帰宅ルート選択の判断を支援しているシステムである。この施策(⑮)は、表-2に示すように鈴鹿市主導の協議会運営となった2013年度からスタートしたが、2016年において鈴鹿市へ実施主体が移行している。また、この情報提供サービス導入の意図としては、国土交通省主導の前半部の取組みの中で始まったツイッターによる鈴鹿サーキット周辺道路交通情報提供サービス(施策⑬)を補完することにより、決勝レース終了後の帰宅交通需要の調整(出発時刻調整や経路選択行動)を支援することが挙げられる。



図-2 AcProアプリ上の情報提供画面の例



図-2は、AcProアプリを利用した際の鈴鹿サーキット周辺道路における混雑状況の情報提供画面の例を示す。これにより、アプリ利用モニターは、自身の利用経路情報だけでなく、他のモニターからの情報およびWebカメラ等による混雑情報に基づく他経路の交通状況の確認および推奨ルート（例えば、図-3に示すように、決勝レース終了直後における鈴鹿ICへのアクセス交通混雑時間帯での他の高速IC利用を推奨）の検索が逐次できる。またこれらの情報提供は、渋滞時のイライラ軽減といった心理的効果の側面からも期待されていることがわかった。

しかしながら、この双方向情報提供（共有化）による需要調整策の効果的発現には、アプリ普及率向上が決定的な規定要因であるにも拘らず、この間の普及率の改善は十分でない。したがって、TDM施策の効果の定着化のためにもアプリ・モニター市場開拓策についてエリア・マネジメント組織としての取組みの推進がもとめられている。（斎藤他（2014）<sup>18</sup>）、Saito, et.al.（2015）<sup>19</sup>参照）



| 甲賀土山ICに向かうルートの所要時間 |        |             | みえ川越ICに向かうルートの所要時間 |        |         |
|--------------------|--------|-------------|--------------------|--------|---------|
| 出発                 | 鈴鹿IC経由 | 国道1号・亀山IC経由 | 出発                 | 鈴鹿IC経由 | 国道23号経由 |
| 15時台               | 49分    | 44分         | 15時台               | 49分    | 44分     |
| 16時台               | 128分   | 73分         | 16時台               | 115分   | 78分     |
| 17時台               | 100分   | 75分         | 17時台               | 102分   | 88分     |
| 18時台               | 74分    | 54分         | 18時台               | 70分    | 79分     |
| 19時台               | 49分    | 56分         | 19時台               | 49分    | 66分     |
| 20時台               | 38分    | 47分         | 20時台               | 45分    | 49分     |

出典 実走行調査 2016)

図-3 鈴鹿IC経由ルートと推奨ルートとの所要時間情報

c) 鈴鹿サーキットへのアクセス手段としての公共交通利用促進策：シャトルバス運行サービス

白子駅からサーキットまでシャトルバスを数十台投入・運行するとともに、図-4に示すように渋滞の顕著な区間を避けるために中勢道路で一部通行規制を行い、シャトルバス専用ルートとして活用した。

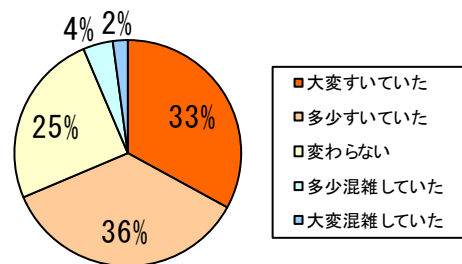


図-4 白子駅～鈴鹿サーキット間シャトルバスルート

このシャトルバスルートの採用は、それまでのバスルートにおける運行時間が50分程度であったのが20分程度短縮でき一定の効果を評価できるものであった。ただし、このような専用ルート区間としての援用は時限的であり、持続可能なシャトルバス運行ルートの確保に向けた検討が必要であるといえる。

d) 周辺住民への影響評価

2014年度において鈴鹿市内の住民へのアンケート調査を実施し、F1GP決勝日の周辺地域の状況について過去と比較しどのような変化があったかについて評価した。その結果、図-5に示すように、協議会による各種施策を実施する以前（2006年以前）と比較して、約7割が交通状況の改善を実感していることがわかる。



出典：2014年鈴鹿市民モニターアンケート結果

図-5 施策実施前（2006年以前）との交通状況比較

また、鈴鹿市消防本部に渋滞状況を期間中に提供し、市内の救急搬送ルート選定時の参考とするといった取組みを行う等を通じて、地域住民の生活サービス向上も担っている。

#### 4. おわりに

本論文では、地域交通円滑化 TDM 施策を取上げ、観光まちづくりにおけるエリア・マネジメントの観点から TDM 施策の持続的展開のあり方について基本的考察を加えてきた。ここでの「観光まちづくり」では、AMMA の考え方に基づき、地域住民を含めた数多くのステークホルダーを前提とし、かつエリアの持続可能性を確保する「エリア・マネジメント」を包括的に捉える枠組みが前提となっている。

そこで、従来の短期的な地域交通円滑化のための TDM 施策について、これが観光まちづくりのための長期的戦略課題に位置づけをシフトさせることにより、当該地域（エリア）における持続的な交通環境改善のための取組みが可能となると判断し、エリアをマネージングする推進組織の構成とミッションについて考察してきた。また、論文の後半部では、具体的事例としての鈴鹿 F1GP 開催に伴う TDM 施策について、その最近の主な取組みの紹介と課題整理を行った。

以下では、本論文で取上げた鈴鹿 TDM 事例に関して、エリア・マネジメントに関する諸課題をとりまとめておくことにする。

まず1つ目の課題としては、エリア・マネジメントの担い手となるマネジメント組織のあり方についてである。エリア・マネジメントでは、多種多様な利害関係者への対応が挙げられる。例えば、2011年以降に実施しているツイッター等を活用した情報提供サービスに関しても、図-6に示すように協議会に設置された情報収集本部における情報収集・共有化・提供の一元的管理が達成されて始めて観戦者にとって効果的な利用サービスとなる。そのため協議会構成メンバー間の密接な連携強化とシステム構築・定着化が課題といえる。

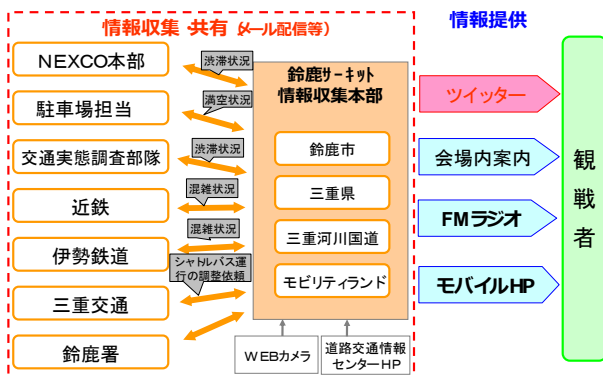


図-6 情報収集・共有・提供の一元的管理

また、観光まちづくりへの施策展開のためには、観戦者とともに、さらに地元住民を巻き込んだ取組みが求められる。鈴鹿 TDM 施策の実施にあたって、当初国土交通省が主導的であったのが鈴鹿市へ移行してきたのも、その背景には地域交通円滑化のための取組みが地域全体としての長期的な交通マネジメントが不可欠であったことが挙げられる。ただ、現状の施策評価体系のもとでの施策評価の結果をみても、その意図は必ずしも十分な成果を得ていない。この点においても、エリアをマネージングする組織の基本的なミッションの見直しの検討も課題の一つと考えられる。

#### 【参考文献】

- 1) 西井和夫・古屋秀樹：TDM および環境対策と観光地交通計画、『観光交通計画立案のための調査・分析方法の再構築』, 科研基盤 A (森地茂, 07305021) 報告書 57-68, 1997.
- 2) 西井和夫：観光まちづくりにおける AMMA の適用性, 土木計画学研究・講演集, CD-ROM, No.50, 2014.
- 3) 西井和夫・K.Goulias：AMMA に基づく観光圏域形成と持続可能性に関する基礎的考察, 土木計画学研究・講演集, No. 53, CD-ROM, 2016.
- 4) 西井和夫：観光まちづくりにおける需要創造型エリア・マーケティング戦略-AMMA の観点から-, 日本観光研究学会発表会論文集, No.31, pp233-236, 2016.
- 5) 西井和夫：AMMA に基づく観光のマーケティングに関する基礎的考察, 流通科学大学論集-経済・情報・政策編, pp1-12, Vol.25, No.2, 2017.
- 6) 西井和夫・岸野啓一・江守昌弘・森山昌幸：観光地交通対策の課題整理-エリア・マネジメントの視点から-, 日本観光研究学会発表会論文集, No.29, pp85-88, 2014.
- 7) 西井和夫・近藤勝直・江守昌宏・横山 憲：観光まちづくりの長期的課題-伊勢式年遷宮交通マネジメントを事例として-, 日本観光研究学会発表会論文集, No.27, pp123-128, 2012.
- 8) 西井和夫・金野幸雄・江守昌宏・横山 憲：地域交通円滑化から観光まちづくりへの展開-第 62 回式年遷宮を迎えた伊勢市をケーススタディとして-, 土木計画学研究・講演集, No. 47, CD-ROM, 2013.
- 9) 西井和夫・江守昌宏・横山 憲：イベント対応交通需要マネジメントの観光まちづくりへの展開-伊勢神宮式年遷宮

- TDM を例として、日本観光研究学会発表会論文集、No.28, pp185-188, 2013.
- 10) 前掲 6)
  - 11) 塩次喜代明・高橋伸夫・小林敏男著：『経営管理』, 有斐閣, 2009.
  - 12) Morrison, A.M.: *Marketing and Managing Tourism Destinations*, ROUTLEDGE, (Chapter 1, pp3-8), 596p., 2013.
  - 13) 前掲 3)
  - 14) 江守昌弘・西井和夫・佐々木邦明・奥出 克・横山 憲：鈴鹿F1日本グランプリ開催時の交通需要マネジメントに関する社会実験：課題と検証方法, 土木計画学研究・講演集, No.41, CD-ROM, 2010.
  - 15) 横山 憲・西井和夫・佐々木邦明・江守昌弘：鈴鹿F1日本グランプリ開催時の交通需要マネジメントにおいて活用した新しい技術に対する効果検証, 土木計画学研究・講演集, No.44, CD-ROM, 2011.
  - 16) 齋藤圭亮・西井和夫・佐々木邦明・奥出 克・江守昌弘：ソーシャルメディアを活用したTDMの可能性に関する一考察：鈴鹿F1日本グランプリ開催時の交通需要マネジメント, 土木計画学研究・講演集, No.45, CD-ROM, 2012.
  - 17) 齋藤圭亮・西井和夫・佐々木邦明・江守昌弘：大規模イベント開催時におけるTDMへのソーシャルメディアの適用可能性とその効果評価, 交通工学研究発表会論文集, No.33, pp345-350, 2013.
  - 18) 齋藤圭亮・中川哲也・江守昌弘・横山 憲：大規模イベントにおけるスマートフォン・アプリを活用した交通需要マネジメントの可能性：鈴鹿F1日本グランプリにおける社会実験の課題と検証, 土木計画学研究・講演集, No.49, CD-ROM, 2014.
  - 19) Saito, K, K. Nishii, K. Sasaki, M. Emori and K. Yokoyama: Validity of application software as a tool for providing interactive area information, Proceedings of The 22<sup>nd</sup> ITS World Congress in Bordeaux, CD-ROM, 2015.

Transportation Demand Management (TDM) Measures for Large-scaled Event as Sustainable  
Area-Management:

A Case Study on TDM Measures for the F1 GP in Suzuka

by

Kazuo Nishii, Kuniaki Sasaki, Masahiro Emori, Ken Yokoyama, and Keisuke Saito

Transportation Demand Management (denoted TDM) measures have been applied to smoothing the traffic congested at the peak hours after a large-scaled event. Those measures are necessary to be repeated to obtain effective effect on mobility level in the area. This paper aims to identify how we can establish the sustainable area-management organization through shifting TDM measures for a large-scaled event to the long-term strategic management for the area development involving tourism. In this paper the basic concept of ‘Area Management’, that is defined as one of key elements in the Area Marketing and Management Approach (denoted AMMA) is focused on. The TDM measures in the FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP JAPANESE GRAND PRIX (denoted F1GP) at Suzuka Circuit are then introduced as a case study and their basic issues on the area management are discussed with relating to the recent efforts by their management organization. The paper finally refers to the effective and strategic area-management in the case of Suzuka TDM measures.