ラグビーW杯2019開催時における ＴＤＭ施策の効果検証

中部地方整備局　名四国道事務所 会　員　　永田 耕之
中部地方整備局　名四国道事務所 非会員　　柴田 晃佑

１．はじめに

ラグビーW杯2019は，令和元年9月～11月にかけて全国１２都市で開催され，愛知県豊田市にある豊田スタジアムでは表-1のとおり，予選３試合が行われた．

表-1　豊田スタジアムでの開催概要

試合開催日	開始時間	対戦カード	観客数
2019年9月23日	19：15	ウェールズ v ジョージア	35,545人
2019年9月28日	18：45	南アフリカ v ナミビア	36,449人
2019年10月5日	19：30	日本 v サモア	39,695人
2019年10月12日	13：45	ニュージーランド v イタリア	台風接近により中止

豊田スタジアムは，図-1に示すように，交通アクセス利便性が高く，過去にはサッカー日本代表戦など，今回のラグビーW杯と同規模のイベントが開催されている．

図-1 豊田スタジアム周辺の交通網位置図

一方，こうしたイベント開催時においては，市街地や会場周辺で交通渋滞が発生しており，ラグビーW杯2019開催時にも，同様な交通課題の発生が懸念された．

このため，想定される市街地や会場周辺での交通混雑緩和を目的に，「安心・安全・快適に配慮した観客輸送」の実現に向けてＴＤＭ施策を実施した．

本稿では，この取組内容について報告する．

２．ＴＤＭ施策の実施方針・情報提供概要について

（１）ＴＤＭ施策の実施方針

今回実施にあたっては，最初に，過去イベント時に生じた次の課題等の把握整理を行った．

・ＨＰで各交通機関のアクセス情報を集約した提供がなかったことから，来場時における最適な交通手段の選択が困難であった．
・交通アクセス情報として，混雑や渋滞などの道路交通情報を掲載していなかったことから，来場者が適切な来場時間を選択することが困難であった．

このため，今回のＴＤＭ施策では，アクセス情報や道路交通情報を一元化して確認できる特設サイトを構築し情報提供を行うこととした．

なお，特設サイトは，豊田市運営の「みちナビとよた」を活用するとともに，豊田市ラグビーワールドカップ2019推進課のＨＰで広報し，利用促進を図った．

特設サイトは，約4,400回のアクセスがあり，試合当日の利用が最も多い傾向であったことが確認された．

（２）ＴＤＭ施策の情報提供概要

特設サイトでは，鉄道・パーク＆バスライド・自家用車の来場手段別に，各々の到着希望時間を選択することで，想定される所要時間情報を掲載した．

その他，鉄道・パーク＆バスライドは、到着駅やバス停留所からスタジアムへの経路や所要時間を提供した．

市街地駐車場は，駐車場満空情報のリンクとともに，自家用車利用者の視覚に訴える工夫として，地図上で駐車場や周辺想定混雑状況のアニメーション表示を行った。

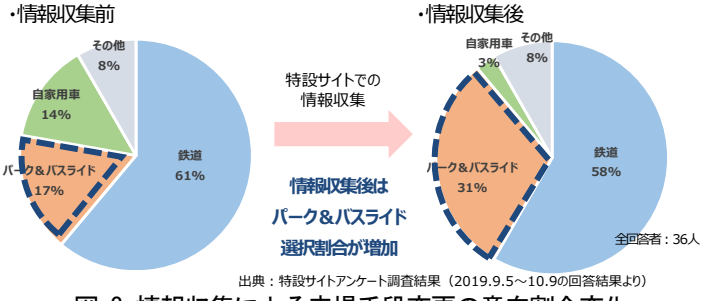
３．ＴＤＭ施策の効果検証について

（１）情報提供による来場者意識の変化

特設サイトでは，図-3に示すように，情報収集後，来場者が手段を変える意向があるかアンケートを実施した．

・自家用車で来場すると回答した割合が減少
・パーク＆バスライドで来場すると回答した割合が増加

これより，特設サイトでの情報提供が，交通手段の変更を促す効果があったことが確認できる．

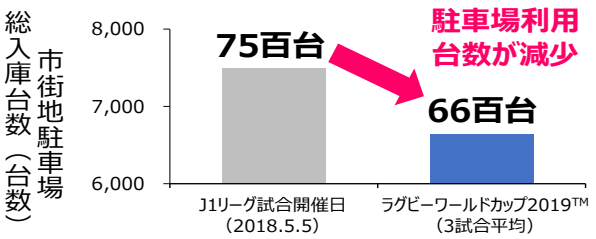


出典：特設サイトアンケート調査結果（2019.9.5～10.9の回答結果より）

図-3 情報収集による来場手段変更の意向割合変化

（2）来場者の交通手段分散の検証

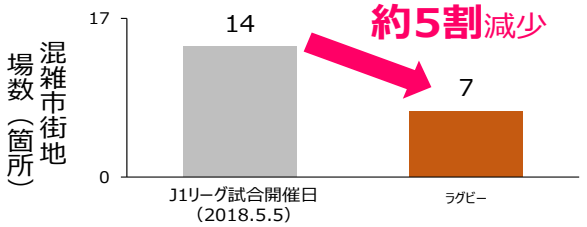
過去イベント時の市街地駐車場状況との比較を図-4及び図-5に示しているが，総入庫台数で９百台及び駐車場の混雑状況では５割の減少がみられた．



出典：みちナビ豊田満空履歴情報データ（11~19時）

※各駐車場の入庫車数の合計

図-4 試合開始前の総入庫台数の変化



出典：みちナビ豊田満空履歴情報データ（19時台）

※各駐車場の在車率が混雑率を超える状態を混雑と定義

図-5 試合中の市街地駐車場混雑状況

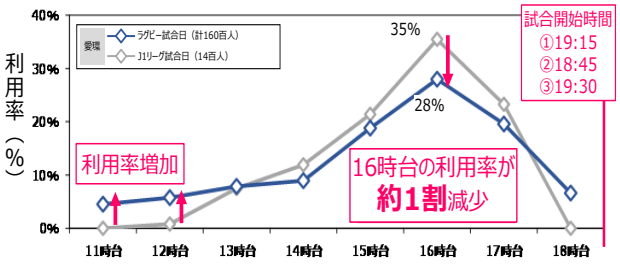
他方、鉄道利用者は，外国人サポーターの多くが鉄道を利用したことも要因の一つと考えられるが，３試合平均263百人，パーク＆バスライド利用者は，３試合平均36百人が確認された．

特設サイトによる情報提供が，自家用車以外の交通手段利用の促進につながり，この結果，市街地駐車場周辺の混雑緩和に寄与したと考えられる．

（3）来場者の交通時間分散の検証

交通時間分散を検証するために，交通手段別到着時間の分析を行った．

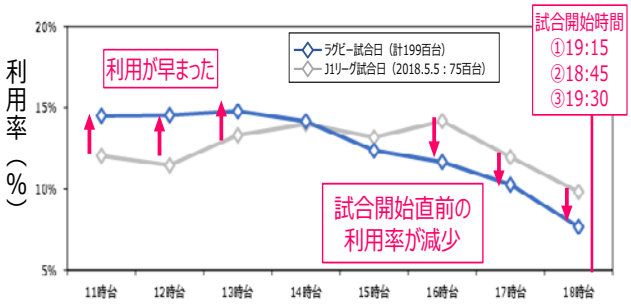
鉄道利用者は，図-6に示すように，過去イベント時との比較において，ピーク時間帯自体に変化はないものの，ピーク率で１割の減少がみられるとともに，到着時間の前倒しがみられた．



※愛環：新豊田駅集改札データ：2018.5.5(サッカー試合日)、2019.9.23,9.28,10.5(ラグビー試合日)
来場者数は、11-19時までは試合開始日と平常時の同曜日の利用者数の差により推定
※試合開始時間の丸数字は表-3中の試合番号を示す

図-6 来場時間別の鉄道利用状況

自家用車利用者においても，図-7に示すように，試合開始直前の利用数減少がみられるとともに，鉄道利用者同様，到着時間の前倒しがみられた．



出典：みちナビ豊田満空履歴情報データ（11-19時までの入庫台数）

(サッカー開催日：2018.5.5、ラグビー試合日：2019.9.23,9.28,10.5)

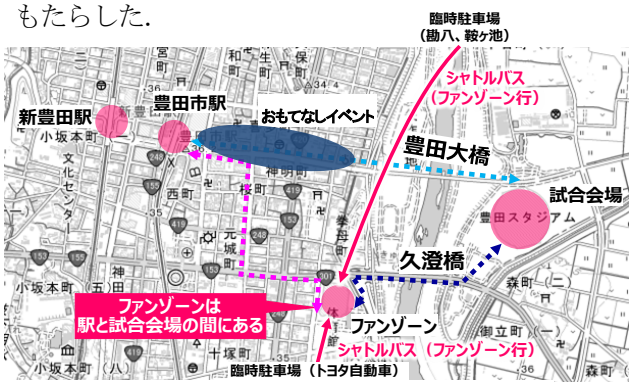
※試合開始時間の丸数字は表-3中の試合時間を示す

図-7 来場時間別の市街地駐車場入庫状況

（4）その他取組みによる効果

今大会では，図-8に示すように，豊田市によって，鉄道駅付近から豊田スタジアムへの経路上の「おもてなしイベント」開催や，久澄橋付近の「ファンゾーン」設置など，多くの来場者が寄り道をしながら楽しんで会場を出入りする賑わい空間が創られたところである．

とくに橋梁上の歩行者動線では，こうした企画とあいまって，経路や時間分散による集中回避がみられ，結果として、歩行者の混雑緩和に一定の効果をもたらした．



出典：国土地理院ウェブサイト国土地理院（ベースマップ）を加工して作成

図-8 来場客の会場への経路

4．おわりに

今回のＴＤＭ施策で実施した特設サイトによる情報提供が，来場手段の分散による市街地への自家用車流入出の抑制や，来場時間の分散による交通の集中回避に寄与したと考えている．

最後に，本施策にご協力頂いた豊田市の皆様にこの場をお借りして御礼申し上げるとともに，今後もこうした施策の実績を重ねながら，「安心･安全･快適に配慮した観客輸送」の実現に向けた取組みを支援してまいりたい．