

「イベント交通論」特集にあたって

高田邦道*

スポーツ好きの筆者はアメリカで大リーグやアメリカンフットボールをよく観戦するが、プレーの興味もさることながら、車の処理に目を配ってきた。アメリカでは、5～10万人の観客の多くは自家用車で観戦にくる。2人に1台としても、2.5～5万台の車で球場周辺は埋めつくされる。この車が試合終了から約30分でくもの子を散らしたように家路につく。この車処理のノウハウはみるべきものがある。第一は、球場を中心として3重から5重の環状道路と6～8本の放射道路が組み合わさって、まるで都心の幹線交通ネットワークの組み方のお手本をみるようである。第二は、入口から出口までのコントロールがなされ、早く来場した人から帰れるようになっている。第三は、駐車する位置が遠くても、車優先の社会ではあるが、黙々とよく歩く。このように施設優先としての準備、運用上の配慮、そして利用者の少しの我慢によって車社会は成り立っている。これが自動車先進国と称されるゆえんであろう。

翻ってわが国の球場をみるに、このようにうまくは機能していない。まず第一は、球場であれサッカー場であれ、観客の利用交通手段が100%車に依存するような土地もないし、周辺に道路網が整備されていない。それゆえ、車の処理を考える以前に車の使用自粛の要請に懸命である。その挙げ句、クルマ利用者に対する処置が十分でない。

K球場ではかなりの規模の駐車スペースを持っているが、試合開催日には路上駐車が周辺道路を占拠することがあった。その理由を追求した結果、早く到着すると奥から駐車させられ、帰りは一番最後になる。そのために試合開始直前に車でかけつくと、入口付近が混雑して入庫に時間がかかり、目的の試合に間に合わないのが、周辺の路上に駐車すること

になる。また、日本ではまれな例であるが、十分な駐車スペースを準備したKサッカー場も周辺の道路整備が十分でないうえに、駐車場の出入口の配置が悪いため、試合終了から最後の車が駐車場から出庫するのに2時間近くもかかった。そのため、オープンから数ヶ月後には幹線道路とサッカー場の間の田んぼが埋め立てられ、にわか駐車場が雨後の竹の子のように乱立した。

要するに、駐車場を一建物の出入と同様につくり方で考えているため、車両の吸収や排出機能が十分でない。そのため、駐車場内の移動能力を低下させるのみならず、その周辺の道路交通に大きな影響を及ぼしている。

以上述べたような問題は一例に過ぎないが、わが国では楽しいはずのスポーツ観戦やお祭りが全く反対の気分の悪いものになってしまうケースによく出会う。それぞれのイベント関係者は、決して手をこまねいているわけではないが、車社会を構築する施設やシステムが必ずしもまだ十分成熟していない。

そこで、本誌の特集として「イベント交通論」なるものを取り上げ、わが国のこのような状況下で実施されているイベントの陰でどのような努力がなされているかをまとめていただいた。

さらに最近になって休日の多い社会を迎え、余暇の充実が求められる一方で、このアクセス交通に問題が多いとされている。しかし、現在の交通計画論では、特異な交通需要に応じた施設供給ができにくい状況にある。

都市交通計画を樹てる際に検討する交通は通勤や業務といった日常的交通が中心であった。この日常的交通の需要さえ、施設供給が追いつかず、交通管理に依存する状態である。1960年代初頭までの「地点」を対象とした交差点改良や信号制御に始まり、1965年頃には「路線」や一部「地域」を対象とした系統式信号制御や広域信号制御へと移行してきてい

* 日本大学理工学部教授
Professor, College of Science and Technology,
Nihon University

る。以降、広域信号制御は交通管制という呼び方でかなり広域的に展開するようになった。そして1970年代に入り、交通公害問題やオイルショックの出現を見、都市総合交通規制への実施とつながっている。都市（地域）を念頭に面的な交通の管理をすることの必要性は、この頃から意識されたと言える。ただこの時点では、イベント交通など非日常的交通はさほど意識されていなかった。こういった事柄を皮切りに局所解として、駐車場案内システム、駐車場誘導システムなどの形で対処してきた。さらに、近年になって、顕在化した需要に供給が追いつかず、需要の潜在化を狙ったTDM（Transportation Demand Management）、あるいは情報提供などによって効率的な交通運用を図ろうとするITS（Intelligent Transport System）などを組み合わせて管制することが考えられている。しかし、これらの方法は日常的交通が中心であり、また局所的な対応が主である。

一方、日常的交通に対して非日常的交通と呼ばれるショッピング、イベント、スポーツ、それに災害時の交通がある。このうちショッピングは日常の買い物については日常的交通、週末などの買い回りについては非日常的交通で、これまで多くのケースで取り上げられてきた。また、災害時の交通も阪神・淡路大震災の事例分析が数多く報告されている（本誌でもVol.21, No.2に特集されているので参照されたい）。そこで、祭り、ビッグゲームのスポーツ、テーマパークをイベント交通と分類した。

非日常的交通のうちイベント交通の特性は、ピーク需要が平常時の交通に比べてきわめて大きくなることである。したがって、これまでは特異日として、

無理なコントロールも住民や参加者に我慢してもらうことで処理してきたきらいがある。しかし、開催日が多くなったり、テーマパークのように日常化しかねないような場合には、一般の交通にとって大様に受け入れ難くなる。そしてもうひとつは、新たに施設を建設する際に、交通問題が生じることを無視するわけにはいかなくなり、その処置法を示さずには、地区住民の同意は得られなくなった。すなわち、交通環境アセスメント制の出現である。また、非日常的とはいえ、催しがくり返し開催されるので、前回の轍を踏まないことが求められる。そして一方では、イベントを成功させるためには多くの客を集めることが必須である。このようにイベント交通は、一方で交通需要を喚起させ、一方では交通渋滞や交通処理の悪さでイベントのイメージを損なわせないことが求められる。

今回の特集は、このような背反二律の問題にどう対処してきたか、またくり返し開催されるイベントに際し、どう対処すればよいか、学習効果をどう反映させるかなどをこれまでの交通計画論と照らし合わせてたり、あるいは独自の工夫を把握するなかでとりまとめた。いただいた。

そして以上述べたほかに、イベント交通の課題として、①駐車スペースの不足、②運転操作に馴れないドライバー問題、③道路・交通施設の未整備、④道不案内、⑤環境破壊・迷惑行為などのマナーの問題、⑥交通弱者用施設の未整備、等が挙げられる。今回の特集論文の中でこれらの課題のいくつかが何らかの形で解かれていることが散見されるので、特集の狙いを事例の中から読み取っていただければ幸いである。