大阪・関西万博におけるMaaS等を活用した交通課題への対応策の整理業務

調査報告書

令和5年3月

国土交通省近畿運輸局

第１章
業務概要

目 次

1. 業務概要 1-2

1．業務概要

●業務目的

○２０２５年大阪・関西万博開催に向けて中央線・御堂筋線の混雑緩和が課題となる中、課題の解決に向けてどのような方法が考えられるか、MaaSアプリを用いたレコメンド機能等による個人の行動変容に対する影響や、MaaS以外に転換を促す方法等を調査分析し、対応策として取りまとめることを目的とする。

●業務概要

○業務項目は下記の通りである。

報告書章	調 査 項 目	調 査 内 容
2章	1．MaaSアプリによるレコメンド等による、個人の行動変容に関する社会実験的調査 2．シャトルバス利用向上のためのアンケート調査	• 個人の行動変容に有効な情報提供の要素や方法について把握するため、混雑情報を含めたレコメンド情報を提供し、行動変容が生じるかを検証するアンケート調査を実施する。 • 調査内容は、大阪・関西万博に参加する際に想定される会場までのアクセスについて、鉄道ルートの混雑情報提供や複数のレコメンド情報による、出発時間帯変更意向やシャトルバス転換意向、時間帯変更及びバス利用を促すための効果的な情報・サービス等を把握することとし、①情報提供の方法による影響調査、②鉄道混雑がバス利用に及ぼす影響調査、③出発時間帯変更及びバス利用を促すインセンティブ調査を実施する。 • 鉄道混雑については、アンケート調査結果から手段選択モデルを構築し、鉄道混雑の緩和に向けてどのような方法があり得るのかを検証する。
3章	3．来場者のMaaSアプリの利用促進に関する方策の調査	• シャトルバス利用向上のためのアンケート調査の結果を踏まえ、来場者のMaaSアプリの利用促進策について、MaaSアプリを使った行動変容の実践までのSTEPを設定し、STEPごとに利用者の利便性を高めるための案内や付加サービスについて、具体的に内容を調査する。
4章	4．MaaS関連技術の進展状況を踏まえた対応策の検討	• 前章までの調査結果をふまえ、鉄道利用の分散を促すためのMaaSを活用したサービスについて対策案の例を紹介する。
5章	5．愛知万博（正式名称「2005年日本国際博覧会」）開催時のデータ収集 6．東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会に関するデータ収集 追加．2019ラグビーW杯に関するデータ収集 7．5.及び6.から収集したデータの集計・分析	• 大阪・関西万博において想定される課題を踏まえたうえで、愛知万博は来場者特性、東京オリンピック・パラリンピックはTDMに着目して、情報収集・整理を行う。 • 来場者特性等の定量データについても収集整理又は集計・分析を行う。 • 情報収集は、公開されている資料を基本に、不足する情報については、関係機関へヒアリングを行う。 • また、2019ラグビーW杯開催時のデータ収集についても、徒歩圏内に最寄り鉄道駅があるにもかかわらず、駅シャトルバスやパーク＆バスライドを確保した会場を対象に情報収集・整理を行う。（7都市のうち公開可能な情報を得られた５都市を対象に整理） • 収集したデータをもとに、各事例の概要、輸送計画、輸送実績等の全体概要がわかる整理表を作成する。

※本調査では広く万博関連情報の提供や経路検索機能等種々の機能を包含するものとして"万博アプリ"や"MaaSアプリ"と記載しているが、今後実際に提供されるアプリとは機能・性質において異なる可能性がある

第2章
MaaSアプリによるレコメンド等による、個人の行動変容に関する社会実験的調査
・シャトルバス利用向上のためのアンケート調査

（１）アンケート調査結果【概要版】

目 次

1. MaaSアプリアンケート調査 2-2
2. 万博開催時の行動変容可能性調査 2-10
3. まとめ 2-12

1．MaaSアプリアンケート調査

1.調査概要

【目的】
- 大阪メトロ中央線の混雑緩和に向けて、万博会場来場者の中央線利用について行動変容を促すため有効な情報の内容・提供方法について調査する。

【調査対象】
- 万博会場への来訪について、中央線を利用することを想定している人を対象に1,000サンプル（関西圏在住者500、関西圏以外在住者500）確保とする。
  ただし、中央線沿線の利用者（乗換なし）は転換が難しいことから対象外とする。

【調査方法】
- 上記対象に対して適切に実施できるよう、WEBモニターを活用した調査方法とする。
  ⇒対象を絞り込むためのスクリーニング調査を実施（右図参照）

【調査内容】
- 調査内容は、「MaaSアプリに対する意向」「情報提供方法に対する意向」「鉄道混雑に対する意向」「シャトルバスへの転換意向」「自動車利用に対する意向」「万博来訪日に対する意向」について調査を実施した。

▼スクリーニング

【スクリーニング】
・年齢18歳以上 ↓ ・万博来訪予定あり ↓ ・中央線に乗り換えて来訪予定（現時点の輸送手段を提示したうえで回答）

2.調査項目

▼調査内容

大項目	No.	設問
MaaSアプリに対する意向	Q1	普段使う経路探索アプリ
	Q2	Q1で回答したアプリの利用理由
	Q3	万博アプリの利用意向
	Q4	万博アプリを利用しない理由
	Q5	万博アプリに求める機能
情報提供方法に対する意向	Q6～Q7	情報提供（付加情報なし）時における行動選択とその選択理由
	Q8～Q9	情報提供（混雑情報：文字）時における行動選択とその選択理由
	Q10～Q11	情報提供（混雑情報：図）時における行動選択とその選択理由
	Q12～Q13	情報提供（混雑情報＋周辺情報：文字）時における行動選択とその選択理由
鉄道混雑に対する意向	Q14～Q16	時間・乗換・料金提示時の行動選択 ※シャトルバス料金を3パターン設定して提示、混雑情報はなし
	Q17～Q19	時間・乗換・混雑・料金提示時の行動選択 ※鉄道混雑とシャトルバス料金を各3パターン設定し、組み合わせて提示
	Q20～Q22	時間・乗換・混雑・料金提示時の行動選択 ※時間（鉄道・シャトルバスとも）を3パターン設定し、組み合わせて提示

大項目	No.	設問
シャトルバスへの転換意向	Q23	シャトルバスへ転換するためのサービス
	Q24	シャトルバスへ転換するための特典
自動車利用に対する意向	Q25	自動車を利用した訪問の可能性
	Q26	自動車からシャトルバスへ転換するための条件
万博来訪日に対する意向	Q27	万博来訪予定はいつか
	Q28	来訪当日朝における来訪日変更の可能性
	Q29	来訪日3日前における来訪日変更の可能性
	Q30	来訪日変更するための条件

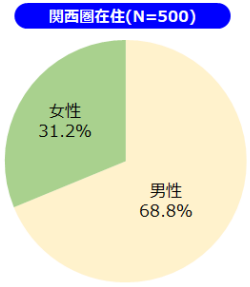
※Q6,8,10,12,14～22については、条件提示の際に「夢洲駅（仮称）」を「夢洲駅」と表記

3.調査結果

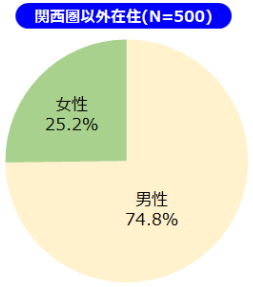
3.1調査回答者の属性

- 回答者の属性は、以下のとおりとなっている。

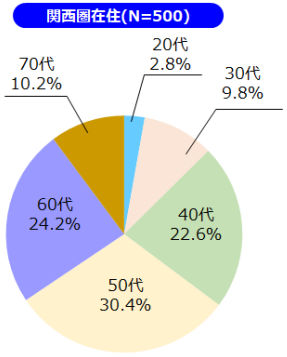
▼関西圏在住者回答者属性：性別



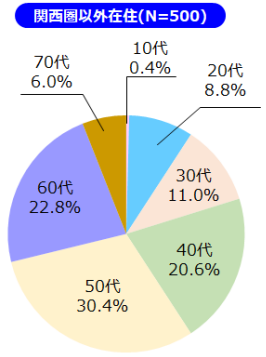
▼関西圏以外在住者回答者属性：性別



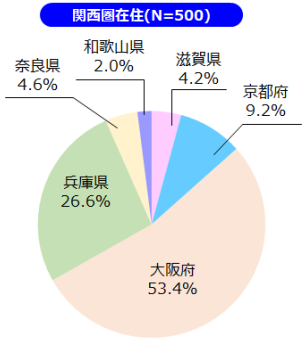
▼関西圏在住者回答者属性：年齢



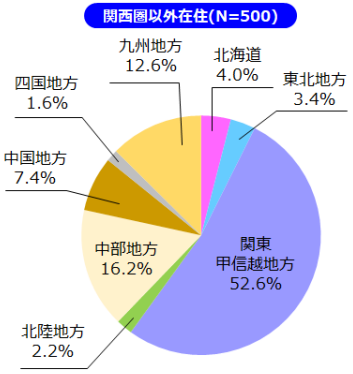
▼関西圏以外在住者回答者属性：年齢



▼関西圏在住者回答者属性：居住地



▼関西圏以外在住者回答者属性：居住地

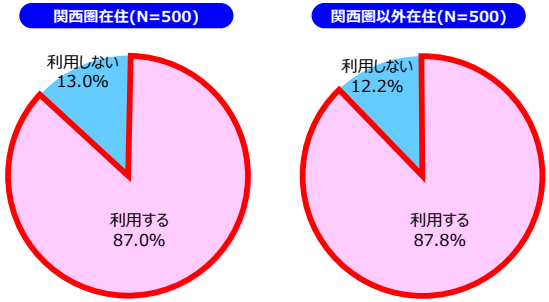


3.調査結果

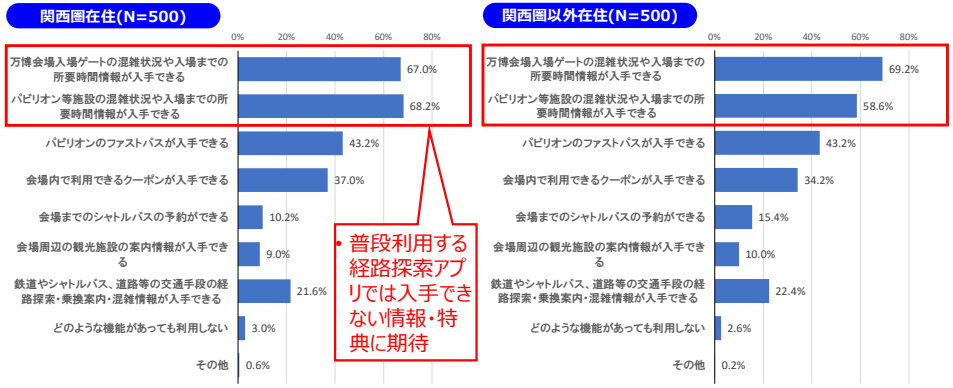
3.2MaaSアプリに対する意向

- 関西圏在住・関西圏以外在住ともに、9割弱が万博会場までの経路探索＋乗換情報や会場内情報を提供するアプリ（万博アプリ）の利用意向があり、アプリに求める機能として、万博会場の入場ゲートやパビリオンに関連する混雑情報・所要時間情報、会場で利用できるクーポン等の特典に対するニーズが高い。
- これらより、普段利用している経路探索アプリでは入手できない万博会場に関する情報・特典の入手への期待がうかがえ、万博アプリの利用促進に向けて重要な要素となると考えられる。
- なお、万博アプリを利用しないと回答した人の多くは、他の検索アプリで代用できると考えている。

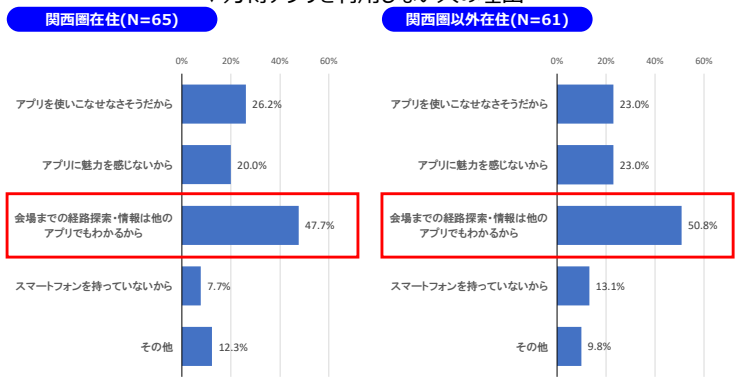
▼万博アプリの利用意向



▼万博アプリに求める機能



▼万博アプリを利用しない人の理由

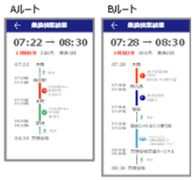
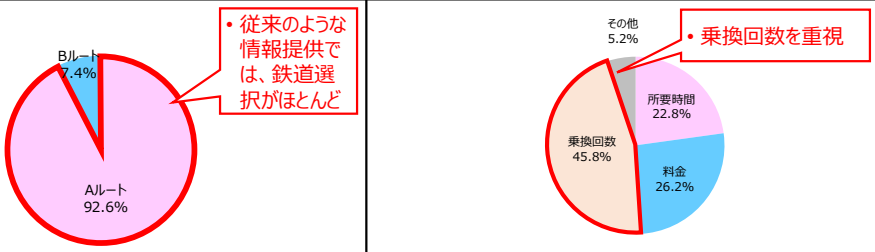
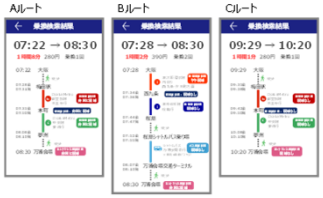
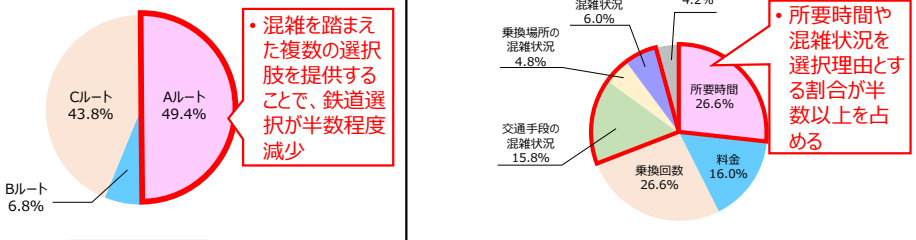
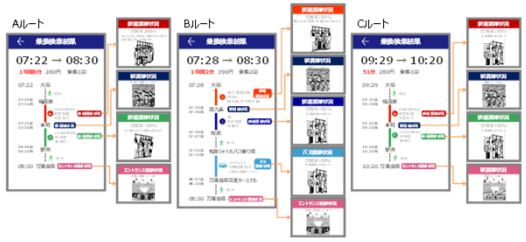
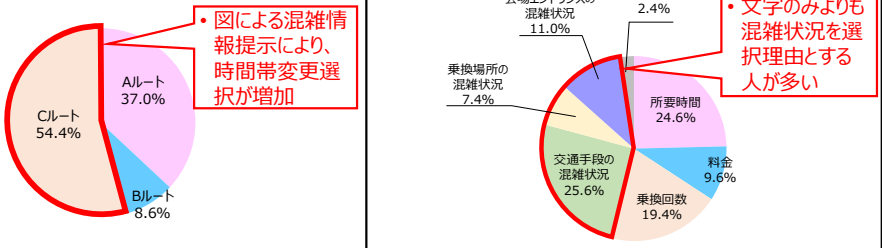
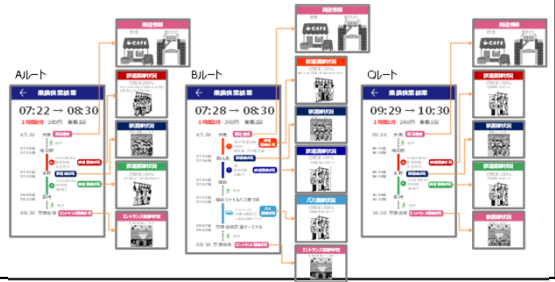
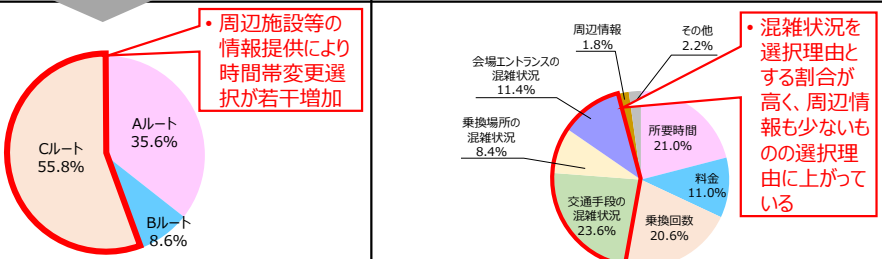


3.調査結果

3.3情報提供方法に対する意向：関西圏在住者

- 大阪駅から万博会場までの経路探索について、従来のような情報提供内容では、殆どの人が鉄道利用を選択するが、混雑情報等の付加価値情報がある場合では、鉄道以外の行動を選択する人が多くなっている。
- 混雑情報に関しては、文字のみよりも図で提供される方が、鉄道以外の行動を選択する割合が高く、その理由も混雑状況を挙げる人が多い。
- これより、鉄道からの他の移動手段への転換の促進には、混雑状況を踏まえた時間帯変更のレコメンドが有効で、混雑状況がイメージしやすい図による混雑情報提供が効果的と推察される。
- なお、周辺情報については、施設情報を提示するだけでは、鉄道以外の行動を選択する誘因になりにくいと推察される。

▼情報提供内容・方法別の選択行動（関西圏在住者）

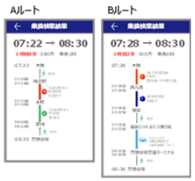
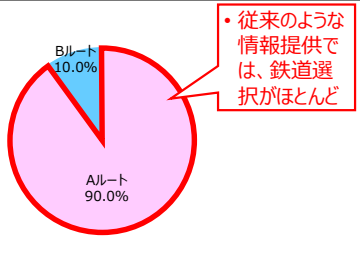
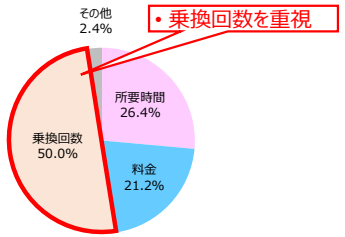
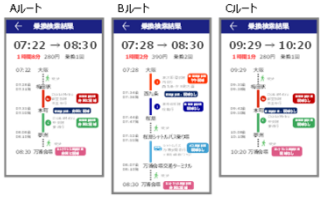
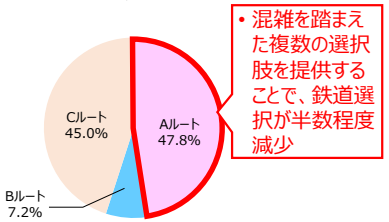
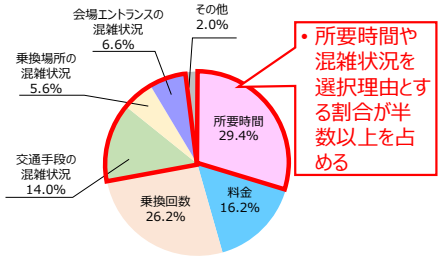
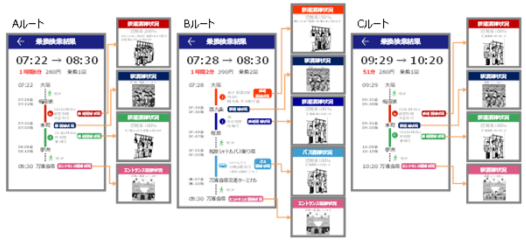
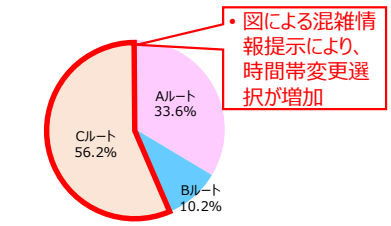
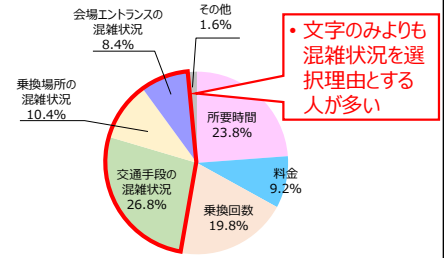
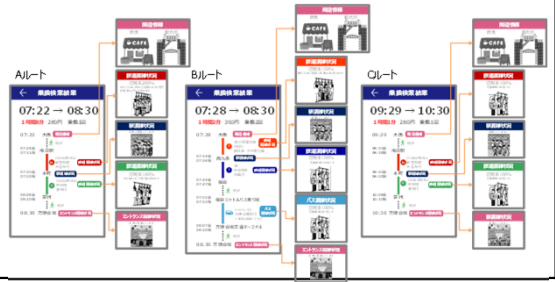
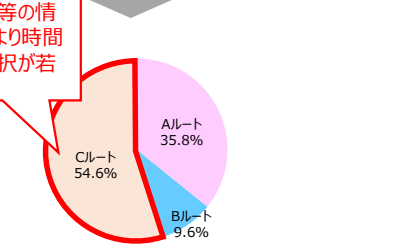
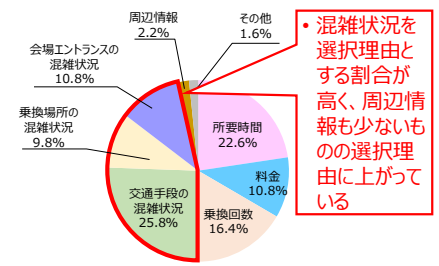
情報提供方法	関西圏在住（N=500） 行動選択	関西圏在住（N=500） 選択理由
1.所要時間・乗換回数・料金に関する情報提供（混雑等付加情報なし） **Aルート：鉄道利用** **Bルート：シャトルバス利用**			
2.文字による交通手段の混雑情報を付加した情報提供 **Aルート：鉄道利用** **Bルート：シャトルバス利用** **Cルート：時刻変更（鉄道）**			
3.図による交通手段の混雑情報を付加した情報提供 **Aルート：鉄道利用** **Bルート：シャトルバス利用** **Cルート：時刻変更（鉄道）**			
4.図による交通手段の混雑情報や周辺情報を付加した情報提供 **Aルート：鉄道利用** **Bルート：シャトルバス利用** **Cルート：時刻変更（鉄道）**			

3.調査結果

3.3情報提供方法に対する意向：関西圏以外在住者

- 関西圏以外在住者は、基本的には関西圏在住者と同じ傾向であり、鉄道からの他の移動手段への転換の促進には、混雑状況を踏まえた時間帯変更のレコメンドが有効で、混雑状況がイメージしやすい図による混雑情報提供が効果的と推察される。

▼情報提供内容・方法別の選択行動（関西圏以外在住者）

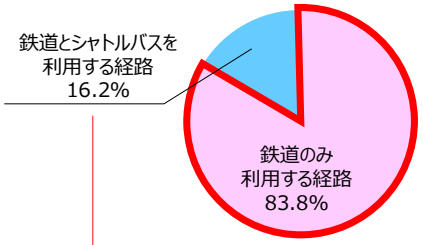
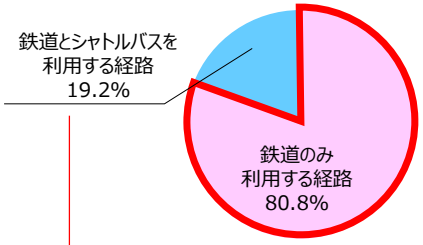
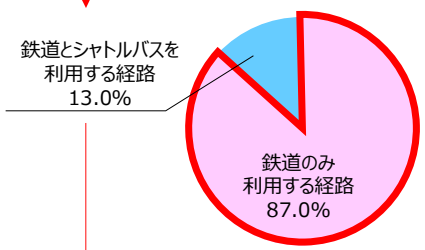
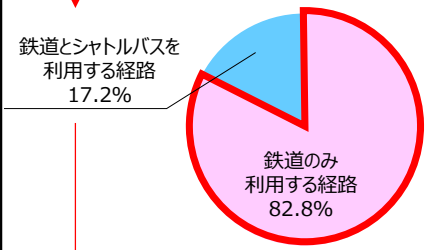
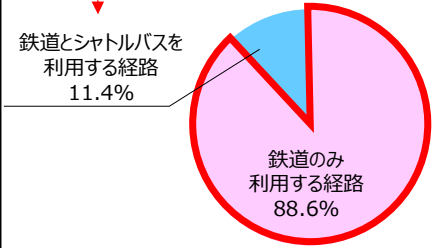
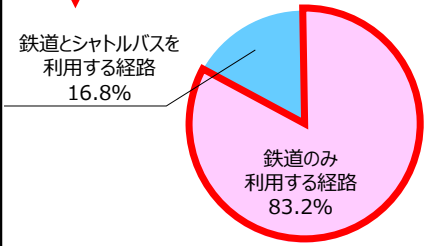
情報提供方法	関西圏以外在住（N=500） 行動選択	関西圏以外在住（N=500） 選択理由
1.所要時間・乗換回数・料金に関する情報提供（混雑等付加情報なし） Aルート：鉄道利用 Bルート：シャトルバス利用			
2.文字による交通手段の混雑情報を付加した情報提供 Aルート：鉄道利用 Bルート：シャトルバス利用 Cルート：時刻変更（鉄道）			
3.図による交通手段の混雑情報を付加した情報提供 Aルート：鉄道利用 Bルート：シャトルバス利用 Cルート：時刻変更（鉄道）			
4.図による交通手段の混雑情報や周辺情報を付加した情報提供 Aルート：鉄道利用 Bルート：シャトルバス利用 Cルート：時刻変更（鉄道）			

3.調査結果

3.4鉄道混雑に対する意向【料金抵抗】

- 関西圏在住者、関西圏以外在住者ともに、鉄道＋シャトルバスの料金が高くなるほど鉄道のみの利用が増加する傾向である。
- 関西圏以外在住者の方が、同じ条件であっても関西圏在住者よりも鉄道＋シャトルバスの利用割合が高く、料金が高くなっても鉄道＋シャトルバスの利用割合の減少は小さい。(料金抵抗の感度は低い傾向)

▼鉄道vs鉄道＋シャトルバスの選択行動（料金変化）

選択肢		関西圏在住（N=500）	関西圏以外在住（N=500）
鉄道のみ	鉄道＋シャトルバス		
① 梅田駅 → 本町駅 → 本町駅 → 夢洲駅 → 万博会場 ① 乗車時間 5分 ／ ② 乗換時間 5分 ／ ③ 乗車時間 20分 A)乗車時間 ①+③ =25分 ／ B)乗換時間 ② =5分 C)合計移動時間 A)+B) =30分 合計移動時間：30分　運賃：300円	② 大阪駅 → A駅 → 万博会場交通ターミナル → 万博会場 ① 乗車時間 20分 ／ ② 乗換時間 5分 ／ ③ 乗車時間 10分 A)乗車時間 ①+③ =30分 ／ B)乗換時間 ② =5分 C)合計移動時間 A)+B) =35分 合計移動時間：35分　運賃：300円		
	② 大阪駅 → A駅 → 万博会場交通ターミナル → 万博会場 ① 乗車時間 20分 ／ ② 乗換時間 5分 ／ ③ 乗車時間 10分 A)乗車時間 ①+③ =30分 ／ B)乗換時間 ② =5分 C)合計移動時間 A)+B) =35分 合計移動時間：35分　運賃：500円	3.2%減 	2.0%減 
	② 大阪駅 → A駅 → 万博会場交通ターミナル → 万博会場 ① 乗車時間 20分 ／ ② 乗換時間 5分 ／ ③ 乗車時間 10分 A)乗車時間 ①+③ =30分 ／ B)乗換時間 ② =5分 C)合計移動時間 A)+B) =35分 合計移動時間：35分　運賃：700円	1.6%減 	0.4%減 

3.調査結果

3.4鉄道混雑に対する意向【混雑抵抗】

- 関西圏在住者、関西圏以外在住者ともに、鉄道のみの混雑度が150%と180%では鉄道＋シャトルバスの利用の割合に大きな差はないが、鉄道のみの混雑率が200%になると鉄道＋シャトルバスの利用の割合が大きく増加する傾向にある。
- これより、混雑率がある程度に達すると、混雑を避けた経路変更を行うことが確認できる。

▼鉄道vs鉄道＋シャトルバスの選択行動（混雑率変化）

選択肢		関西圏在住	関西圏以外在住
鉄道のみ	鉄道＋シャトルバス		
① 鉄道内の混雑状況 アプリ画面を通して鉄道車両内の混雑度を把握することができます。 ※混雑率：150% 肩が触れ合う程度で新聞は楽に読める 梅田駅 本町駅 本町駅 夢洲駅 万博会場 ①乗車時間 5分 ②乗換時間 5分 ③乗車時間 20分 A)乗車時間 ①+③ =25分 B)乗換時間 ② =5分 C)合計移動時間 A)+B) =30分 合計移動時間：30分 運賃：300円		(N=166) 鉄道とシャトルバスを利用する経路 24.1% 鉄道のみ利用する経路 75.9%	(N=167) 鉄道とシャトルバスを利用する経路 35.9% 鉄道のみ利用する経路 64.1%
		同程度	同程度
① 鉄道内の混雑状況 アプリ画面を通して鉄道車両内の混雑度を把握することができます。 ※混雑率：180% 体がふれあうか新聞は読める 梅田駅 本町駅 本町駅 夢洲駅 万博会場 ①乗車時間 5分 ②乗換時間 5分 ③乗車時間 20分 A)乗車時間 ①+③ =25分 B)乗換時間 ② =5分 C)合計移動時間 A)+B) =30分 合計移動時間：30分 運賃：300円	② シャトルバスの混雑率は100%とします。 ※定員乗車（座席につく、立ち乗り） 大阪駅 JR・大阪メトロ等 A駅 シャトルバス拠点駅 シャトルバス・バス停 万博会場シャトルバス 万博会場交通ターミナル 万博会場 ①乗車時間 20分 ②乗換時間 5分 ③乗車時間 10分 A)乗車時間 ①+③ =30分 B)乗換時間 ② =5分 C)合計移動時間 A)+B) =35分 合計移動時間：35分 運賃：300円	(N=167) 鉄道とシャトルバスを利用する経路 24.6% 鉄道のみ利用する経路 75.4%	(N=166) 鉄道とシャトルバスを利用する経路 33.7% 鉄道のみ利用する経路 66.3%
① 鉄道内の混雑状況 アプリ画面を通して鉄道車両内の混雑度を把握することができます。 ※混雑率：200% 体がふれあい相当圧迫感があるが、週刊誌程度なら何とか読める 梅田駅 本町駅 本町駅 夢洲駅 万博会場 ①乗車時間 5分 ②乗換時間 5分 ③乗車時間 20分 A)乗車時間 ①+③ =25分 B)乗換時間 ② =5分 C)合計移動時間 A)+B) =30分 合計移動時間：30分 運賃：300円		・上記よりも1割ほど高い (N=167) 鉄道とシャトルバスを利用する経路 35.3% 鉄道のみ利用する経路 64.7%	・上記よりも1割ほど高い (N=167) 鉄道とシャトルバスを利用する経路 40.7% 鉄道のみ利用する経路 59.3%

3.調査結果

3.4鉄道混雑に対する意向【時間抵抗】

- 関西圏在住者、関西圏以外在住者ともに、シャトルバスの所要時間が長くなるほど、鉄道＋シャトルバスの利用割合は、少ない傾向にある。
- 関西圏以外在住者の方が、鉄道+シャトルバスの利用割合が高い傾向がある。
- 関西圏在住者、関西圏以外在住者ともに、所要時間、料金とも鉄道＋シャトルバスの方が条件が良いにもかかわらず、鉄道のみの割合が半数以上を占めており、シャトルバスの条件にかかわらず鉄道を選択する層が多数いることが推察される。

▼鉄道vs鉄道＋シャトルバスの選択行動（所要時間変化）

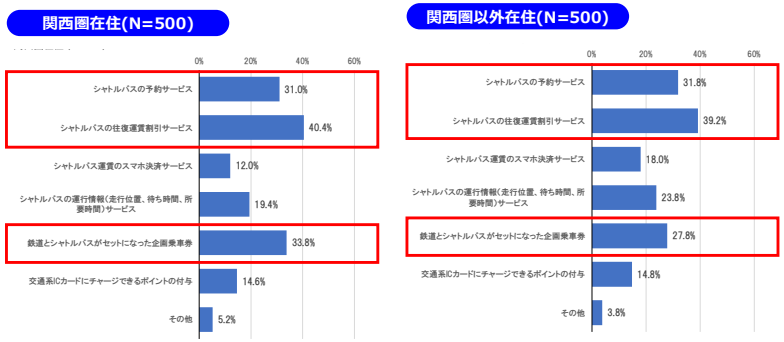
選択肢		関西圏在住	関西圏以外在住
鉄道のみ	鉄道＋シャトルバス		
① 鉄道内の混雑状況 アプリ画面を通して鉄道車両内の混雑度を把握することができます。 ※混雑率：150% 肩が触れ合う程度で新聞は楽に読める 梅田駅 → 本町駅 → 本町駅 → 夢洲駅 → 万博会場 ② 乗車時間 5分 / ② 乗換時間 5分 / ③ 乗車時間 20分 A)乗車時間 ①+③ =25分 / B)乗換時間 ② =5分 C)合計移動時間 A)+B) =30分 合計移動時間：30分　運賃：300円	② シャトルバスの混雑率は100%とします。 ※定員乗車（座席につかみ、立ち乗り） 大阪駅 → A駅（シャトルバス拠点駅）→ シャトルバス・バス停 → 万博会場 交通ターミナル → 万博会場 ① 乗車時間 10分 / ② 乗換時間 5分 / ③ 乗車時間 10分 A)乗車時間 ①+③ =20分 / B)乗換時間 ② =5分 C)合計移動時間 A)+B) =25分 合計移動時間：25分　運賃：400円	下記よりも利用割合が高い （N=166） 鉄道とシャトルバスを利用する経路 28.3% 鉄道のみ利用する経路 71.7%	下記よりも利用割合が高い （N=167） 鉄道とシャトルバスを利用する経路 38.9% 鉄道のみ利用する経路 61.1%
	② シャトルバスの混雑率は100%とします。 ※定員乗車（座席につかみ、立ち乗り） 大阪駅 → A駅（シャトルバス拠点駅）→ シャトルバス・バス停 → 万博会場 交通ターミナル → 万博会場 ① 乗車時間 10分 / ② 乗換時間 5分 / ③ 乗車時間 20分 A)乗車時間 ①+③ =30分 / B)乗換時間 ② =5分 C)合計移動時間 A)+B) =35分 合計移動時間：35分　運賃：400円	（N=167） 鉄道とシャトルバスを利用する経路 21.0% 鉄道のみ利用する経路 79.0%	（N=166） 鉄道とシャトルバスを利用する経路 34.3% 鉄道のみ利用する経路 65.7%
	② シャトルバスの混雑率は100%とします。 ※定員乗車（座席につかみ、立ち乗り） 大阪駅 → A駅（シャトルバス拠点駅）→ シャトルバス・バス停 → 万博会場 交通ターミナル → 万博会場 ① 乗車時間 10分 / ② 乗換時間 5分 / ③ 乗車時間 25分 A)乗車時間 ①+③ =35分 / B)乗換時間 ② =5分 C)合計移動時間 A)+B) =40分 合計移動時間：40分　運賃：400円	（N=167） 鉄道とシャトルバスを利用する経路 21.6% 鉄道のみ利用する経路 78.4%	（N=167） 鉄道とシャトルバスを利用する経路 26.9% 鉄道のみ利用する経路 73.1%

3.調査結果

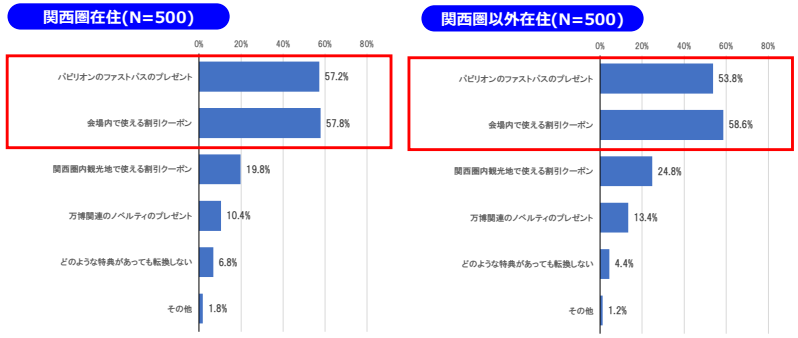
3.5シャトルバスへの転換意向

- シャトルバスに転換するためのシャトルバスサービスでは、関西圏在住者、関西圏以外在住者ともに、往復運賃割引や企画乗車券、予約サービスのニーズが高い。
- シャトルバス転換や出発時間変更に求める特典としては、関西圏在住者、関西圏以外在住者ともに、会場内で使えるファストパスや割引クーポンがニーズとして高い。

▼シャトルバスに転換するために望むサービス



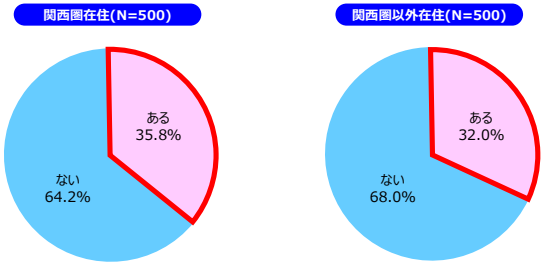
▼シャトルバス転換・出発時間変更するために望む特典



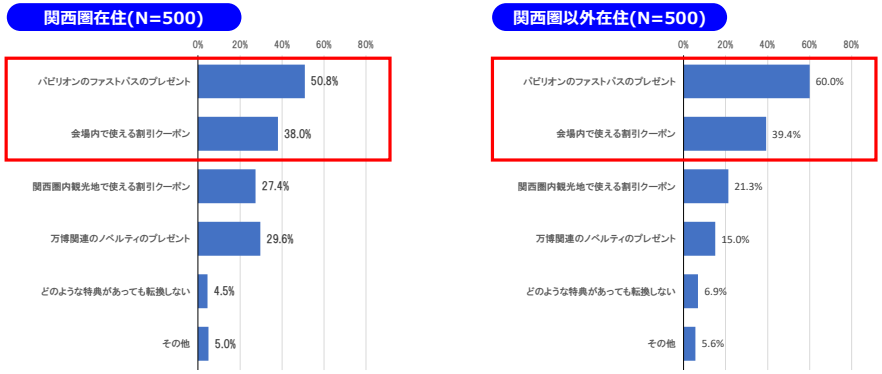
3.6自動車利用に対する意向

- 万博会場来訪時の自動車利用は、関西圏在住者、関西圏以外在住者ともに、約3割程度は自動車利用の可能性があるとしている。
- 自動車からシャトルバス利用へ転換する条件としては、関西圏在住者、関西圏以外在住者ともに、会場内で使えるファストパスや割引クーポンがニーズとして高い。

▼万博会場来訪時の自動車利用の可能性



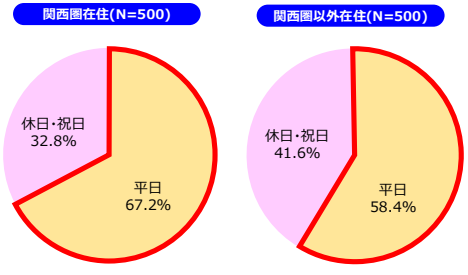
▼自動車利用からシャトルバス利用へ転換するための条件



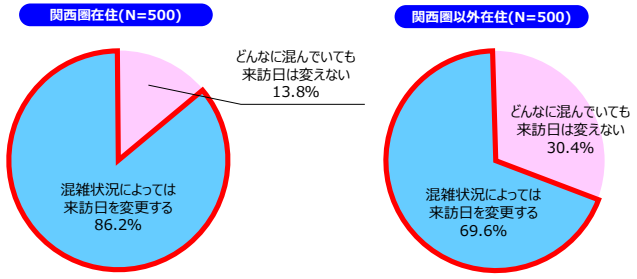
3.7万博来訪日に対する意向

- 万博来訪日は、平日に来訪を予定している人が6割程度となっており、関西圏以外在住者の方が休日に来訪する意向が高い。
- 混雑状況の予想が事前にわかった場合では、日帰り来訪となる可能性が高く融通の利きやすい関西圏在住者の方が、状況によって来訪日を変更する傾向がある。
- 混雑状況予想の情報を入手するタイミングは、関西圏在住者は選択行動にあまり影響をしない傾向がある。

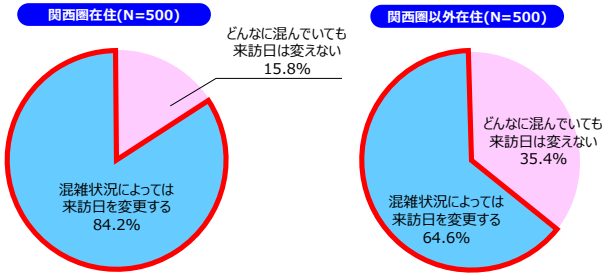
▼万博来訪日の意向



▼会場混雑状況予想がわかった場合の変更可能性（当日朝）



▼会場混雑状況予想がわかった場合の変更可能性（3日前朝）



2. 万博開催時の行動変容可能性調査

1.調査概要

【目的】
- 万博来訪者以外の行動変容の可能性について調査する。

【調査対象】
- 普段から大阪市内への移動をしている人を対象に200サンプル確保とする。

【調査方法】
- 上記対象に対して適切に実施できるよう、WEBモニターを活用した調査方法とする。
  ⇒対象を絞り込むためのスクリーニング調査を実施（下図参照）

【調査内容】
- 調査内容は、「大阪市内への移動」「万博開催期間の行動変容」について調査を実施した。

▼スクリーニング

【スクリーニング】

・居住地
（大阪府・京都府・兵庫県・奈良県・滋賀県・和歌山県）
↓
・年齢18歳以上
↓
・最近1年間の大阪市内訪問あり

2.調査項目

▼調査内容

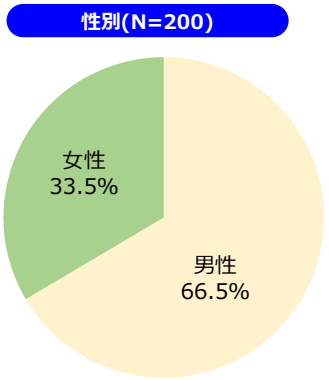
大項目	No.	設問
大阪市内への移動	Q1	移動の目的
	Q2 Q3	出発地・目的地 (利用路線・利用駅)
	Q4	利用した移動手段
	Q5	出発時刻と到着時刻
	Q6	移動の頻度
万博開催期間の行動変容	Q7	混雑時の行動変容
	Q8	行動変容の条件
	Q9	どのように行動を変更するか
	Q10	「移動そのものをしない」に該当する行動

3.調査結果

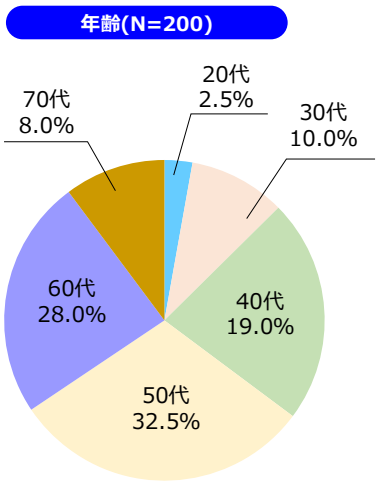
3.1調査回答者の属性

- 回答者の属性は、以下のとおりとなっている。

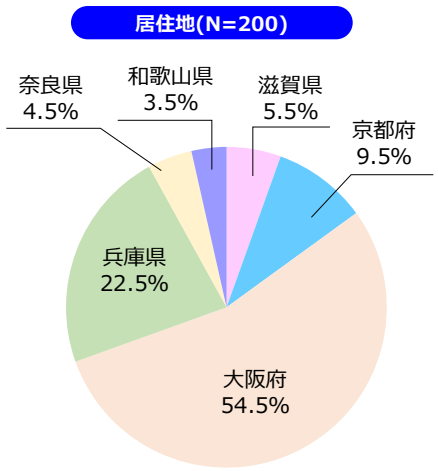
▼回答者属性：性別



▼回答者属性：年齢



▼回答者属性：居住地



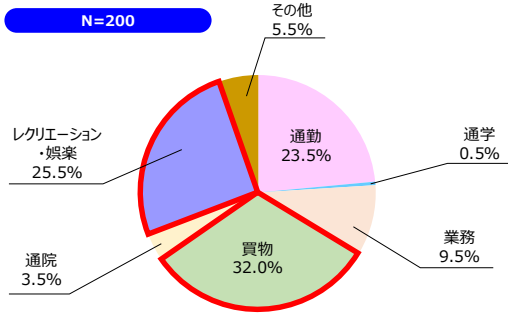
3.調査結果

藤田8

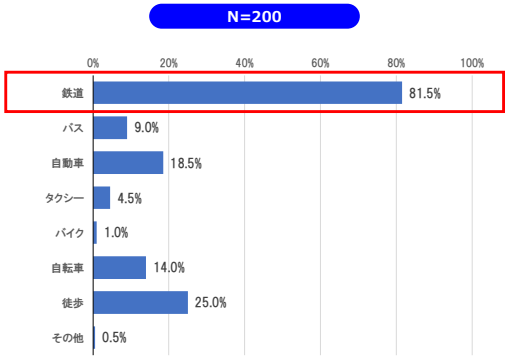
3.2①大阪市内への移動について

- 普段の大阪市内への移動については、買物やレクリエーション・娯楽といった私用目的が多く、鉄道利用が8割を占めている。

▼大阪市内への移動の目的



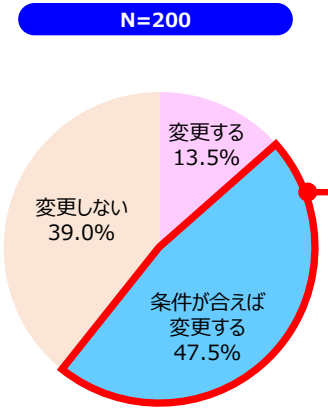
▼大阪市内への移動の手段



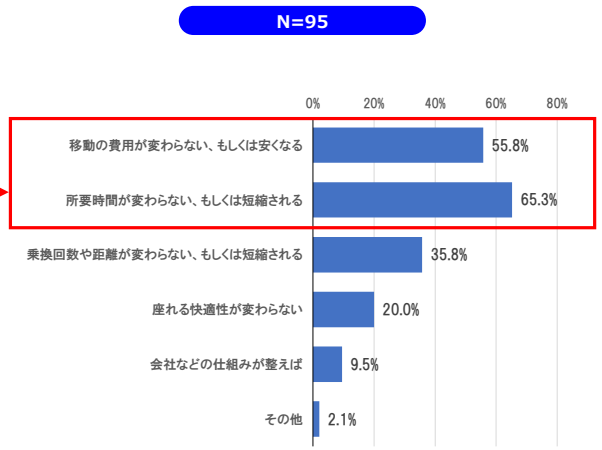
3.3万博開催期間の行動変容について

- 万博開催時の行動変更については、「条件が合えば変更する」が5割弱を占め、条件として「所要時間や料金が現状と同程度以下になること」をあげている。
- 行動変更の内容としては、「移動手段を変更する」が最も多く、次いで、「移動そのものをしない」となり、その内容は「目的行動を取りやめる」が8割弱となっている。

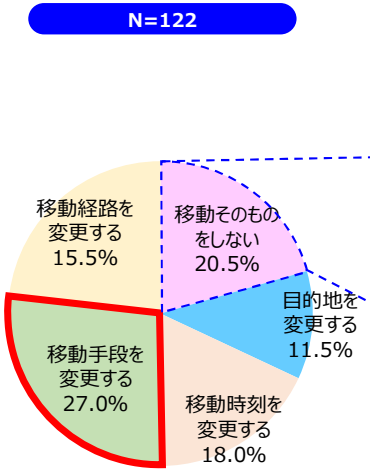
▼大阪市内への移動の行動変更意向



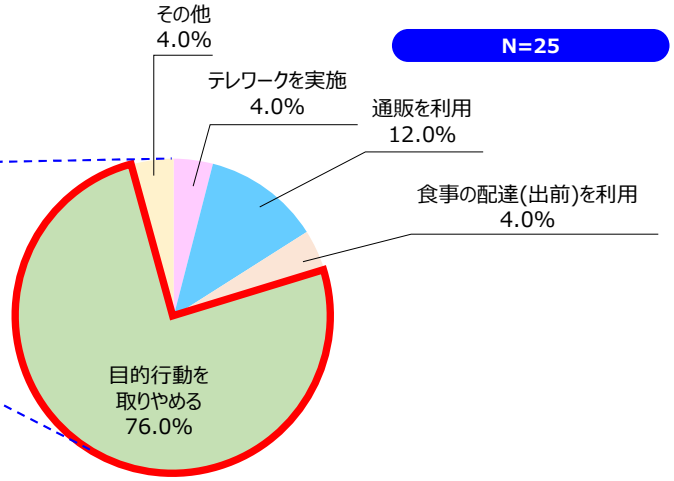
▼大阪市内への移動の行動変更の条件



▼大阪市内への移動の行動変更の内容



▼移動そのものをしないの内容



3. まとめ

＝調査結果のまとめ＝

対象	調査事項	調査結果
万博来訪者	MaaSアプリに対する意向	● **万博開催時に活用可能なアプリの利用意向は高い** ● 万博アプリにおいては、**万博会場のゲート入場や施設内の混雑情報、待ち時間情報**のニーズが多い傾向
	情報提供方法に対する意向	【情報の内容】 ● 既存の経路探索アプリで提供されている所要時間、乗換回数、料金に加え、**交通手段の混雑情報**を付加することで、シャトルバスの選択割合が増加する可能性 【情報の見せ方】 ● 文字だけでなく、**画像等視覚的に確認できる情報を提供**した方が、鉄道のみの利用における混雑状況が伝わり、シャトルバスの選択割合が大幅に増加する可能性
	鉄道混雑に対する意向	【料金抵抗】 ● シャトルバスの料金が高くなるほど、「鉄道のみ」を選択する割合が増加 【混雑抵抗】 ● 鉄道のみでの移動における車両内の混雑率が上がると、「鉄道のみ」を選択する割合が低下 【時間抵抗】 ● シャトルバス利用が鉄道のみの所要時間よりも短い、同程度の場合においても、「鉄道のみ」を選択する割合が半数以上を占める
	シャトルバスへの転換意向	● シャトルバスに転換するために求められるサービスとして、**”シャトルバスの往復運賃割引サービス”や、“シャトルバスの予約サービス”、“鉄道とシャトルバスがセットになった企画乗車券”、“会場内で使えるファストパス”“割引クーポン”**のニーズが多い
	万博来訪日に対する意向	● 万博開催期間中の**混雑状況により、来訪日を変更する割合が半数以上**を占める
日常の移動者	日常における行動変容	● 万博開催期間中の**混雑状況により、条件付きを含め行動を変更する割合が半数以上**を占める

混雑状況に応じてシャトルバスを選択する傾向がみられるとともに、日常の移動者についても行動変容の可能性がみられる。
⇒シャトルバスの利用促進に向けては、**シャトルバス自体のサービスレベル向上**に加え、**混雑情報を分かりやすく伝える、インセンティブを提供する**ことが有効と考えられる。

【考えられるアプリサービスのイメージ】

■シャトルバス自体のサービス

◎料金：
シャトルバスの往復運賃割引
◎予約：
シャトルバスの予約
◎付加サービス：
鉄道とシャトルバスがセットとなった企画乗車券

■アプリを活用した行動変容を促すサービス

◎どの程度混雑しているのかが把握できる情報：
① 万博会場ゲートやパビリオンの混雑・待ち時間情報
② 交通手段の混雑情報
⇒これらの情報を視覚的に確認できるよう提供
◎インセンティブ：
ファストパスや割引クーポン

2章
MaaSアプリによるレコメンド等による、個人の行動変容に関する社会実験的調査
・シャトルバス利用向上のためのアンケート調査

（２）MaaSアプリアンケート調査集計結果詳細

目 次

1. 調査概要		2-14
2. 調査項目		2-15
3. 調査結果	①MaaSアプリに対する意向	2-16
	②情報提供方法に対する意向	2-26
	③鉄道混雑に対する意向	2-42
	④シャトルバスへの転換意向	2-57
	⑤自動車利用に対する意向	2-61
	⑥万博来訪日に対する意向	2-67
	⑦個人属性	2-83

1．調査概要

●目的

○大阪メトロ中央線の混雑緩和に向けて、万博会場来場者の中央線利用について行動変容を促すため有効な情報の内容・提供方法について調査する。

●調査前提

○調査の対象は、万博会場来訪者（予定）の行動変容を基本とする。
○調査で把握する内容は、
・行動変容に有効な情報の内容（移動の混雑状況、万博会場の混雑状況、インセンティブ情報）と情報提供方法（文字・数字のみ、イラスト・映像付加）
・鉄道混雑状況が行動変容に与える影響の把握

●調査対象の設定

○万博会場への来訪について、中央線を利用することを想定している人を対象に1,000サンプル（関西圏在住者500、関西圏以外在住者500）確保とする。
ただし、中央線沿線の利用者（乗換なし）は転換が難しいことから対象外とする。

●調査方法

○上記対象に対して適切に実施できるよう、WEBモニターを活用した調査方法とする。
⇒対象を絞り込むためのスクリーニング調査を実施

【スクリーニング】

・年齢18歳以上
↓
・万博来訪予定あり
↓
・中央線に乗り換えて来訪予定（現時点の輸送手段を提示したうえで回答）

2．調査項目

- 本設問では、「MaaSアプリに対する意向」「情報提供方法に対する意向」「鉄道混雑に対する意向」「シャトルバスへの転換意向」「自動車利用に対する意向」「万博来訪日に対する意向」について調査した。

大項目	No.	設問
MaaSアプリに対する意向	Q1	普段使う経路探索アプリ
	Q2	Q1で回答したアプリの利用理由
	Q3	万博アプリの利用意向
	Q4	万博アプリを利用しない理由
	Q5	万博アプリに求める機能
情報提供方法に対する意向	Q6～Q7	情報提供（付加情報なし）時における行動選択とその選択理由
	Q8～Q9	情報提供（混雑情報：文字）時における行動選択とその選択理由
	Q10～Q11	情報提供（混雑情報：図）時における行動選択とその選択理由
	Q12～Q13	情報提供（混雑情報＋周辺情報：文字）時における行動選択とその選択理由
鉄道混雑に対する意向	Q14～Q16	時間・乗換・料金提示時の行動選択 ※シャトルバス料金を3パターン設定して提示、混雑情報はなし
	Q17～Q19	時間・乗換・混雑・料金提示時の行動選択 ※鉄道混雑とシャトルバス料金を各3パターン設定し、組み合わせて提示
	Q20～Q22	時間・乗換・混雑・料金提示時の行動選択 ※時間（鉄道・シャトルバスとも）を3パターン設定し、組み合わせて提示

大項目	No.	設問
シャトルバスへの転換意向	Q23	シャトルバスへ転換するためのサービス
	Q24	シャトルバスへ転換するための特典
自動車利用に対する意向	Q25	自動車を利用した訪問の可能性
	Q26	自動車からシャトルバスへ転換するための条件
万博来訪日に対する意向	Q27	万博来訪予定はいつか
	Q28	来訪当日朝における来訪日変更の可能性
	Q29	来訪日3日前における来訪日変更の可能性
	Q30	来訪日変更するための条件

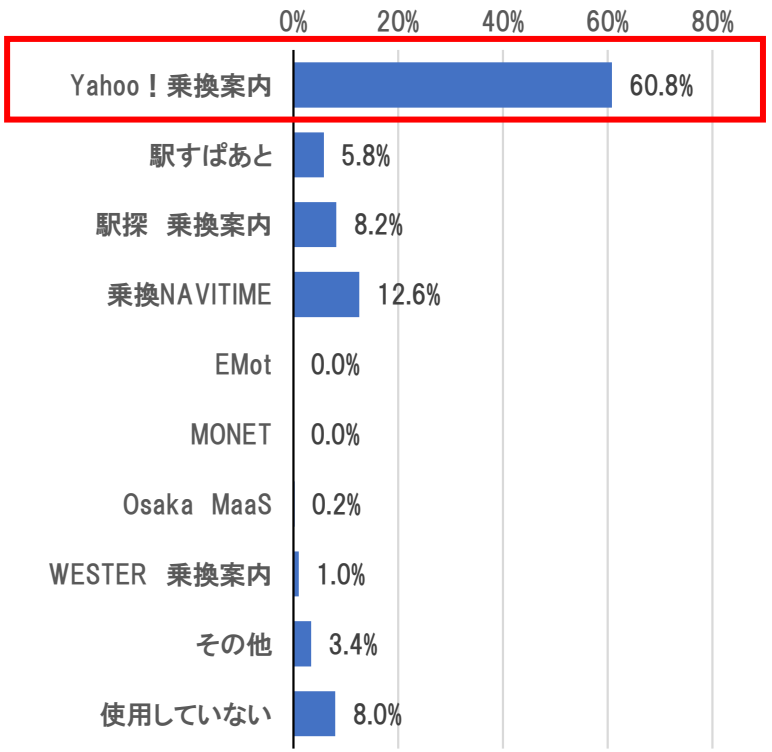
※Q6,8,10,12,14～22については、条件提示の際に「夢洲駅（仮称）」を「夢洲駅」と表記

3. 調査結果 ①MaaSアプリに対する意向

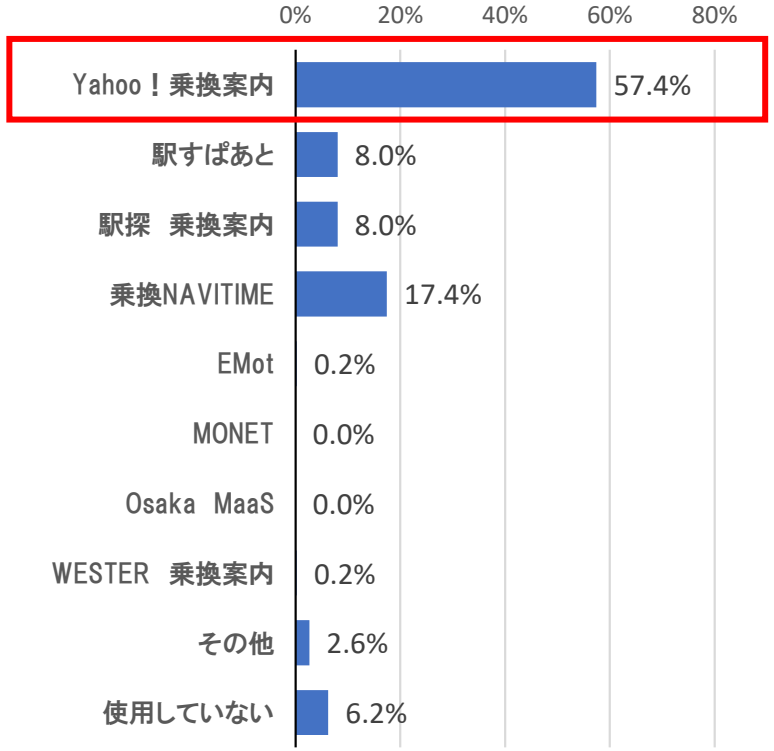
Q1.あなたが普段お使いの経路探索アプリは何ですか。最もよく使うものを1つお答えください。

「Yahoo！乗換案内」の割合が最も高く、関西圏では60.8%、関西圏以外では57.4%を占める。

関西圏在住(N=500)



関西圏以外在住(N=500)

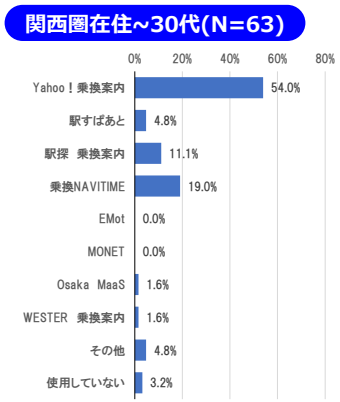


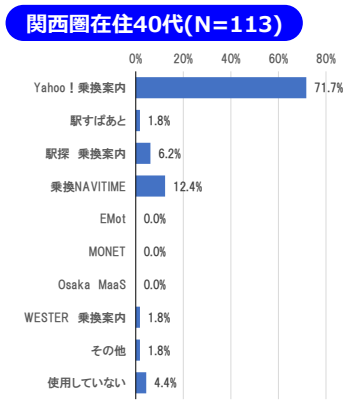
その他（全30）の内訳
関西圏）・乗換案内(ジョルダン):14 ・Google Map:3
関西圏以外） ・乗換案内(ジョルダン):8 ・Google Map:1 ・JRおでかけネット:1 ・JR東日本アプリ:1 ・近鉄アプリ:1 ・スパなび:1

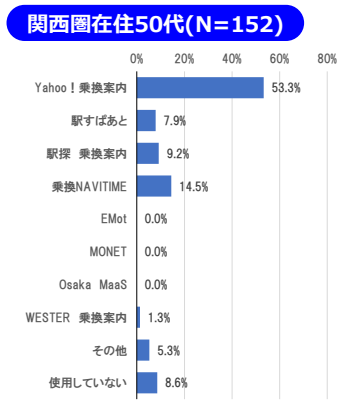
3. 調査結果 ①MaaSアプリに対する意向

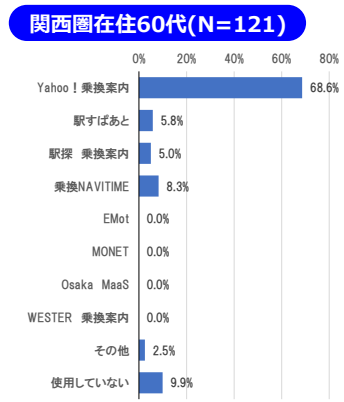
Q1.あなたが普段お使いの経路探索アプリは何ですか。最もよく使うものを1つお答えください。

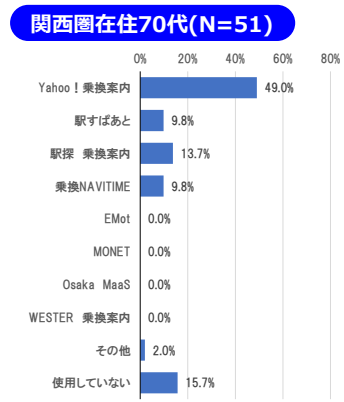
年齢階層別には利用している経路探索アプリに差は見られず、「Yahoo!乗換案内」が最も多い。

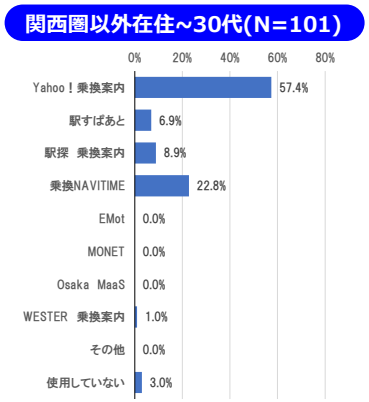


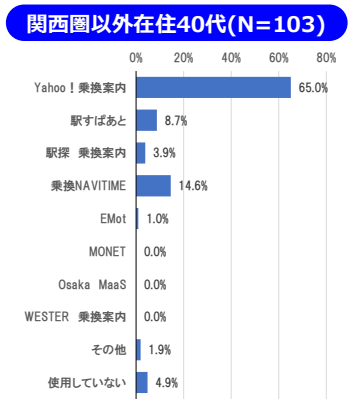


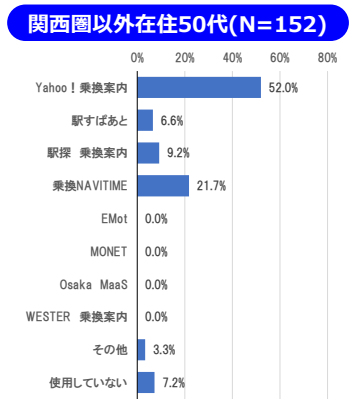


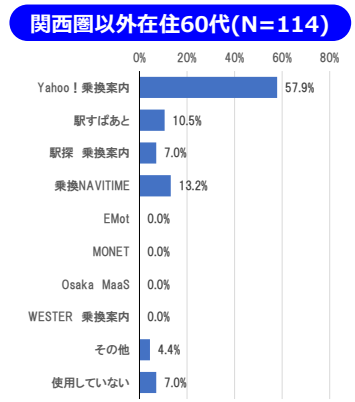


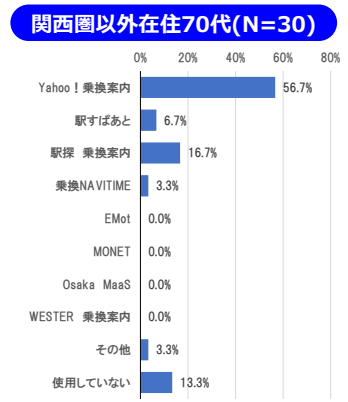










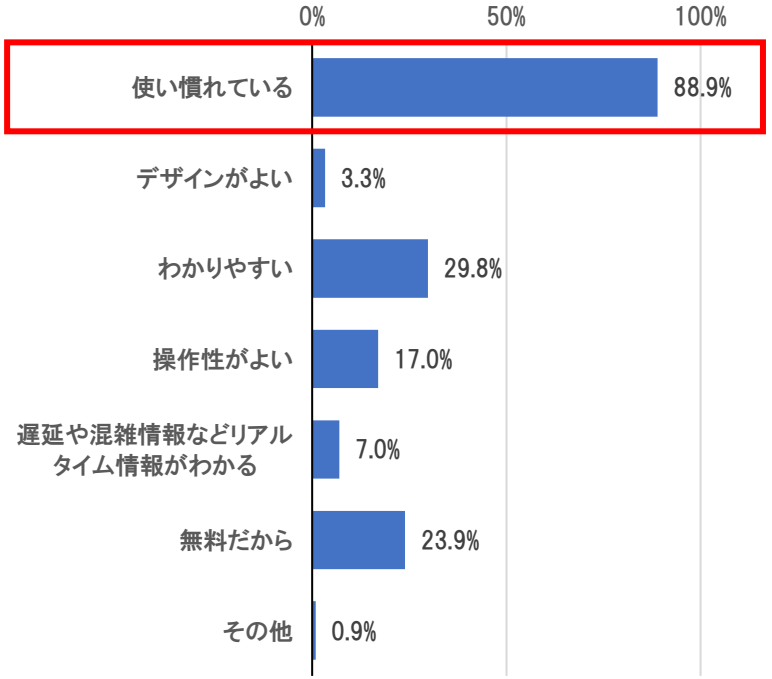


3. 調査結果 ①MaaSアプリに対する意向

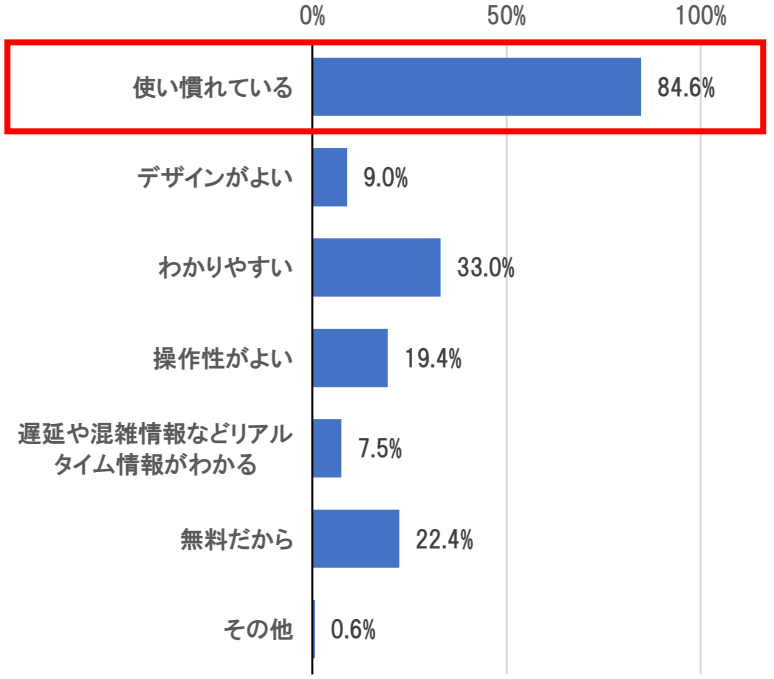
Q2.前問で回答したアプリを利用している理由は何ですか。該当するものを全てお答えください。（いくつでも）

「使い慣れている」の割合が最も高く、関西圏では88.9%、関西圏以外では84.6%を占める。

関西圏在住(N=500)



関西圏以外在住(N=500)

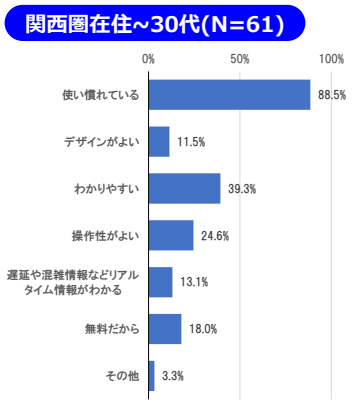


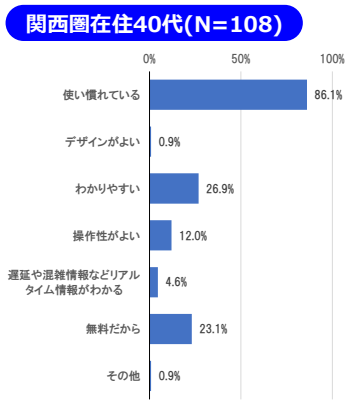
その他（全7）の内訳
関西圏）・会社から勧められた　・Yahoo検索に付帯してるから。　・観光地検索ができるので　・なんとなく
関西圏以外）・経由駅を見ることができる　・検索したら上がってくるから　・そのまま予約ができるから

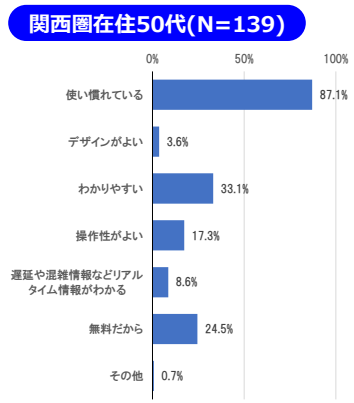
3. 調査結果 ①MaaSアプリに対する意向

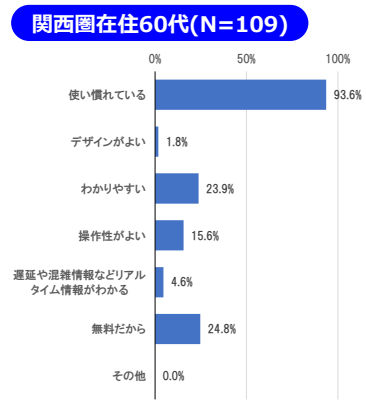
Q2.前問で回答したアプリを利用している理由は何ですか。該当するものを全てお答えください。（いくつでも）

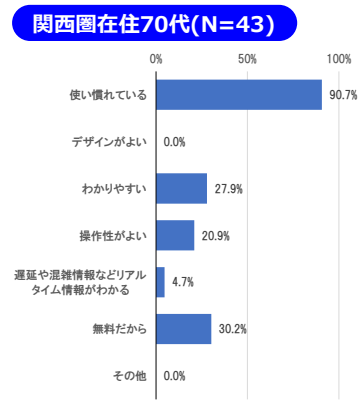
年齢階層別には経路探索アプリの利用理由に差は見られず、「使い慣れている」が最も多い。

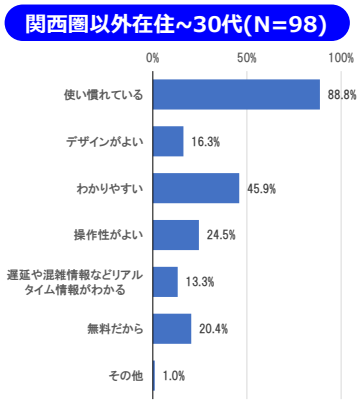


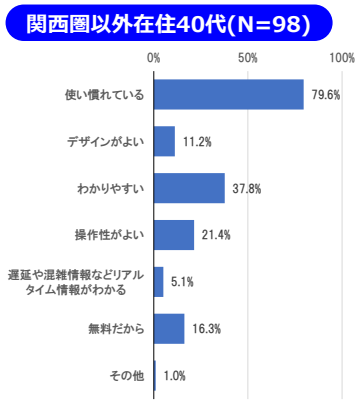


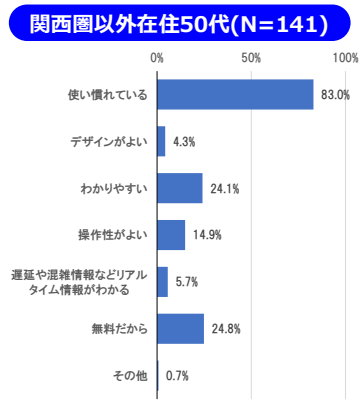


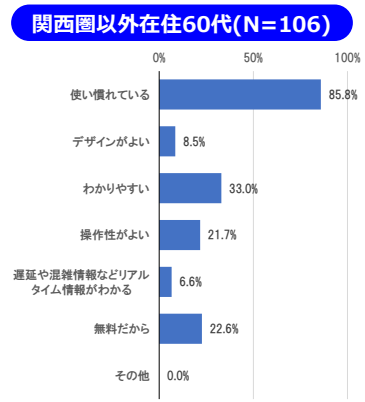


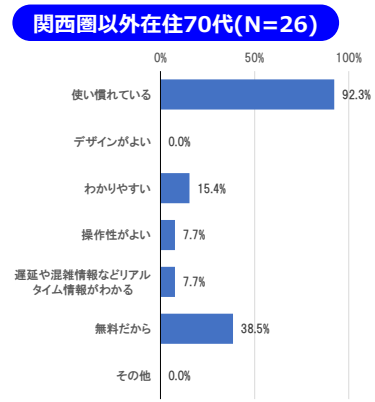










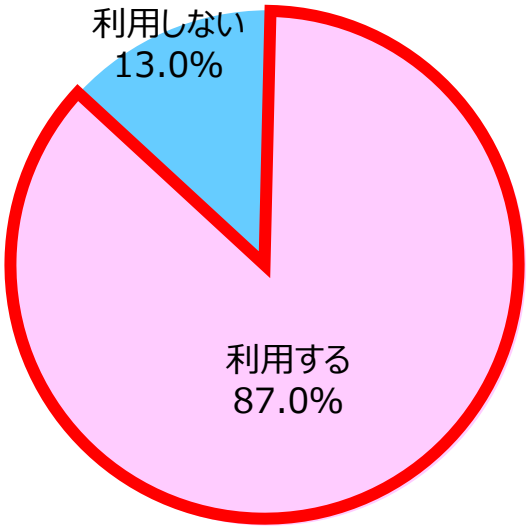


3．調査結果　①MaaSアプリに対する意向

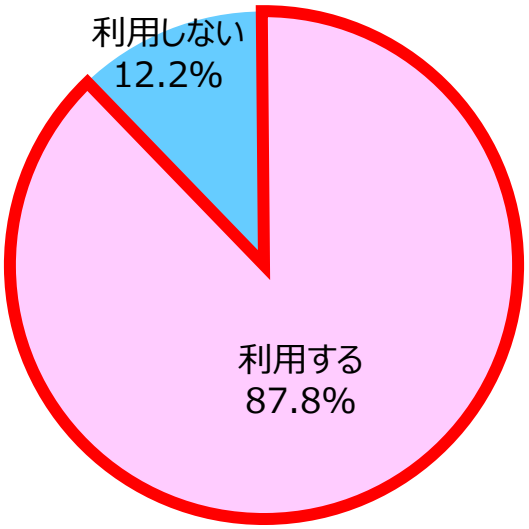
Q3.大阪・関西万博開催時に、万博会場までの経路探索や乗換案内情報の提供をはじめ、会場内情報や決済等が可能なスマートフォンアプリが提供された場合、あなたは利用しますか。

関西圏在住者、関西圏以外在住者ともに、「利用する」の割合が高く、関西圏では87.0%、関西圏以外では87.8%である。

関西圏在住(N=500)



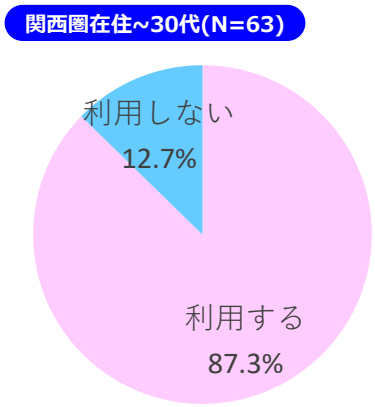
関西圏以外在住(N=500)

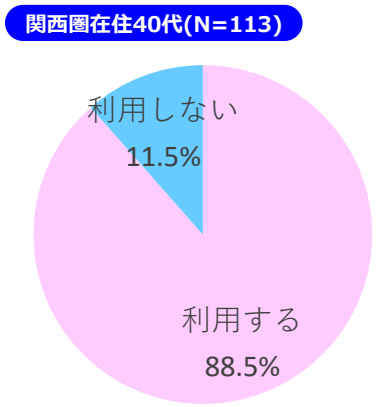


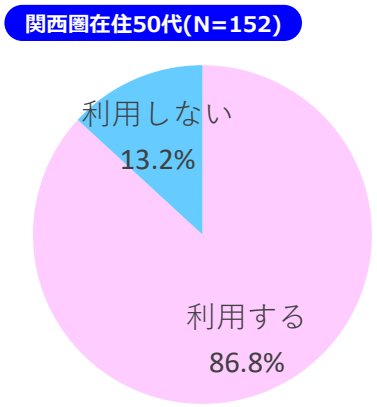
3．調査結果　①MaaSアプリに対する意向

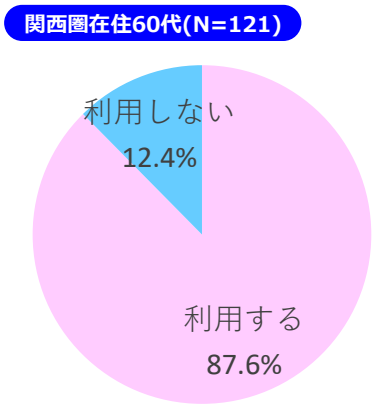
Q3.大阪・関西万博開催時に、万博会場までの経路探索や乗換案内情報の提供をはじめ、会場内情報や決済等が可能なスマートフォンアプリが提供された場合、あなたは利用しますか。

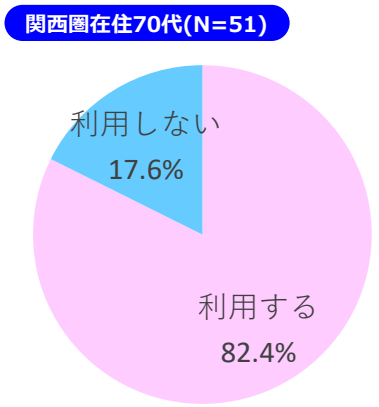
年齢階層別にみると70代で「利用しない」が多くなっている。

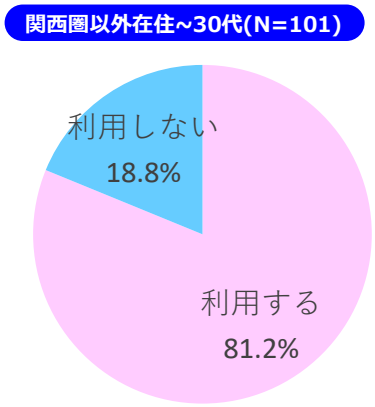


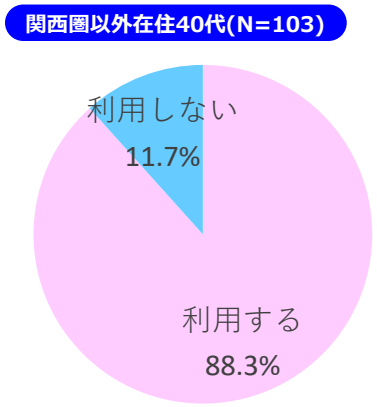


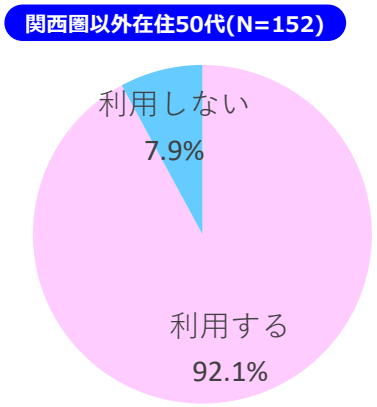


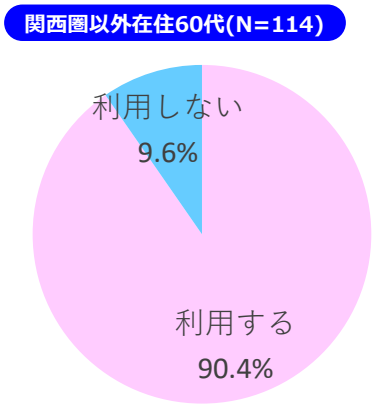


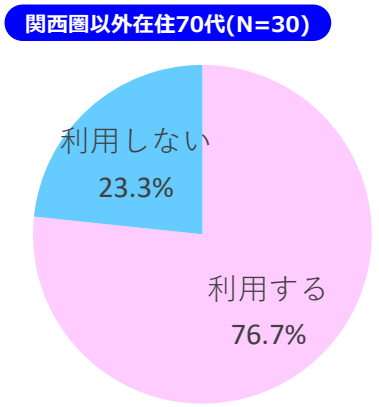










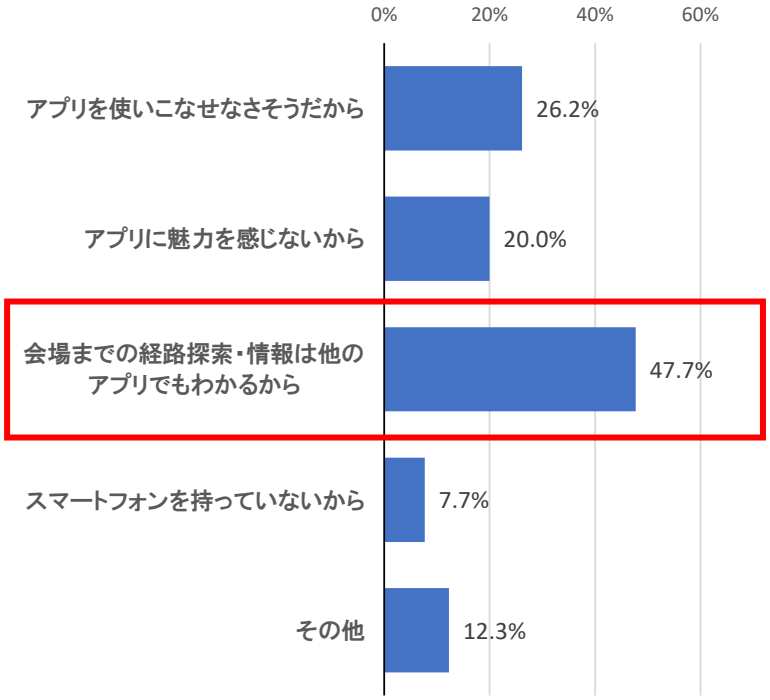


3. 調査結果 ①MaaSアプリに対する意向

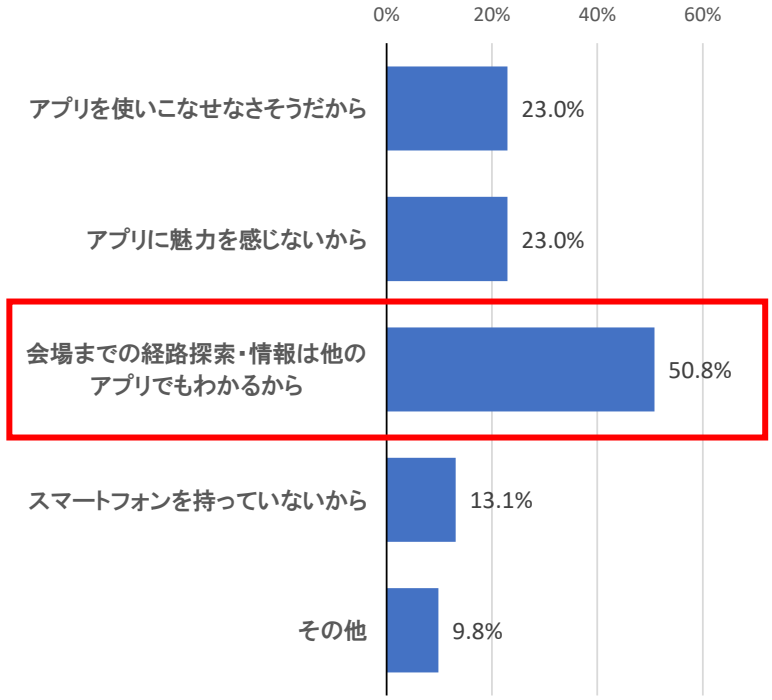
Q4. ■「利用しない」と回答した方にお聞きします■利用しない理由は何ですか。該当するものを全てお答えください。また、選択肢以外に理由がありましたら、その他に記入してください。（いくつでも）

「会場までの経路探索・情報はほかのアプリでもわかるから」の割合が最も高く、関西圏では47.7%、関西圏以外では50.8%である。

関西圏在住(N=65)



関西圏以外在住(N=61)

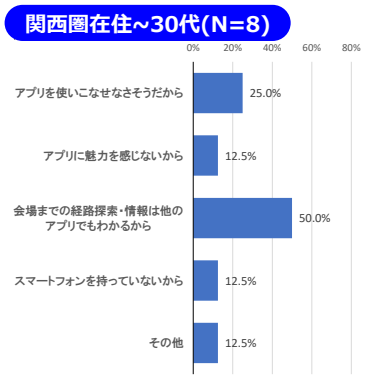


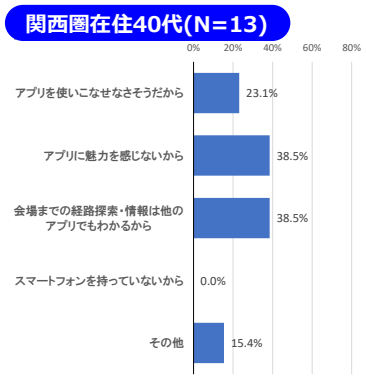
その他（全14）の内訳

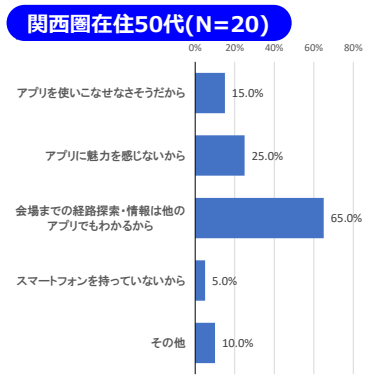
関西圏）・大阪に住んでいる（いた）から:4 ・アプリのDLに抵抗があるから:2 ・課金したくないから:1 ・セキュリティに不安があるから:1
関西圏以外）・アプリのDLに抵抗があるから:4 ・万博開催期間のみだから:1 ・万博に行かないから:1

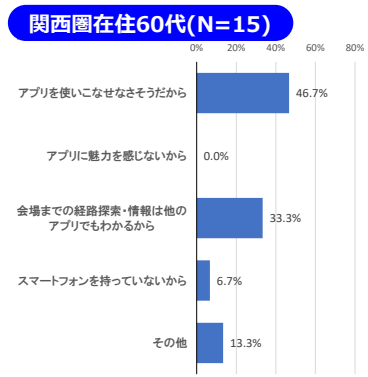
Q4. ■「利用しない」と回答した方にお聞きします ■利用しない理由は何ですか。該当するものを全てお答えください。また、選択肢以外に理由がありましたら、その他に記入してください。（いくつでも）

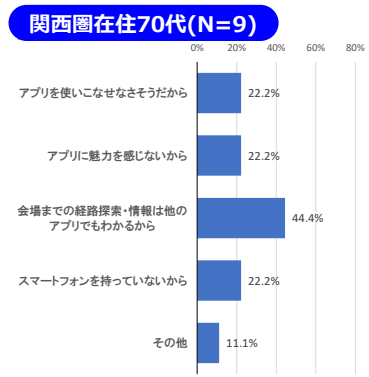
年齢階層別に利用しない理由をみると、若年層では「会場までの経路探索・情報は他のアプリでもわかるから」が多く、年齢層が上がると「アプリを使いこなせなさそうだから」が多くなる傾向にある。

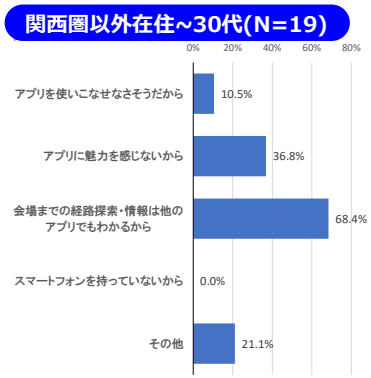


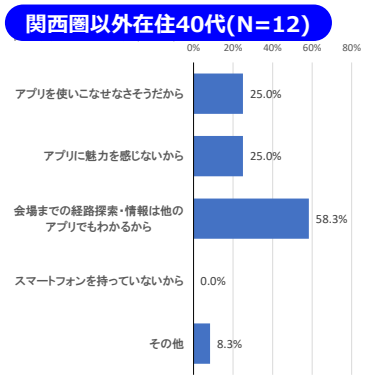


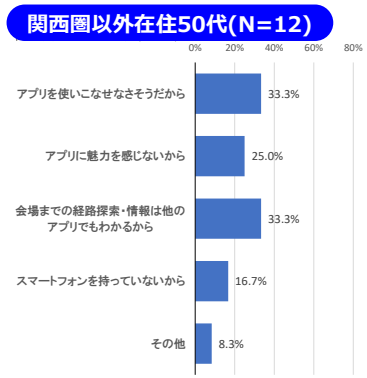


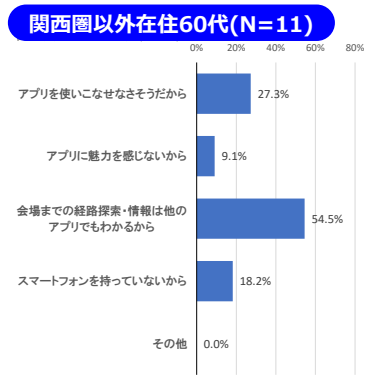


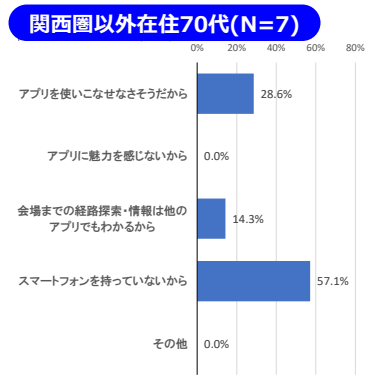










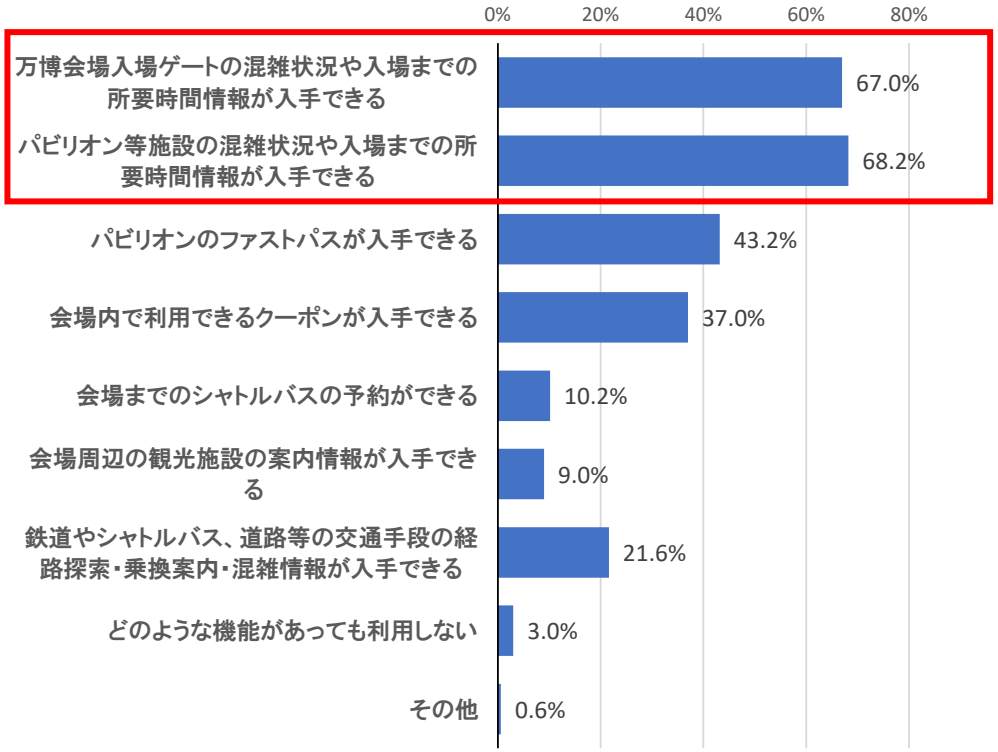


3．調査結果　①MaaSアプリに対する意向

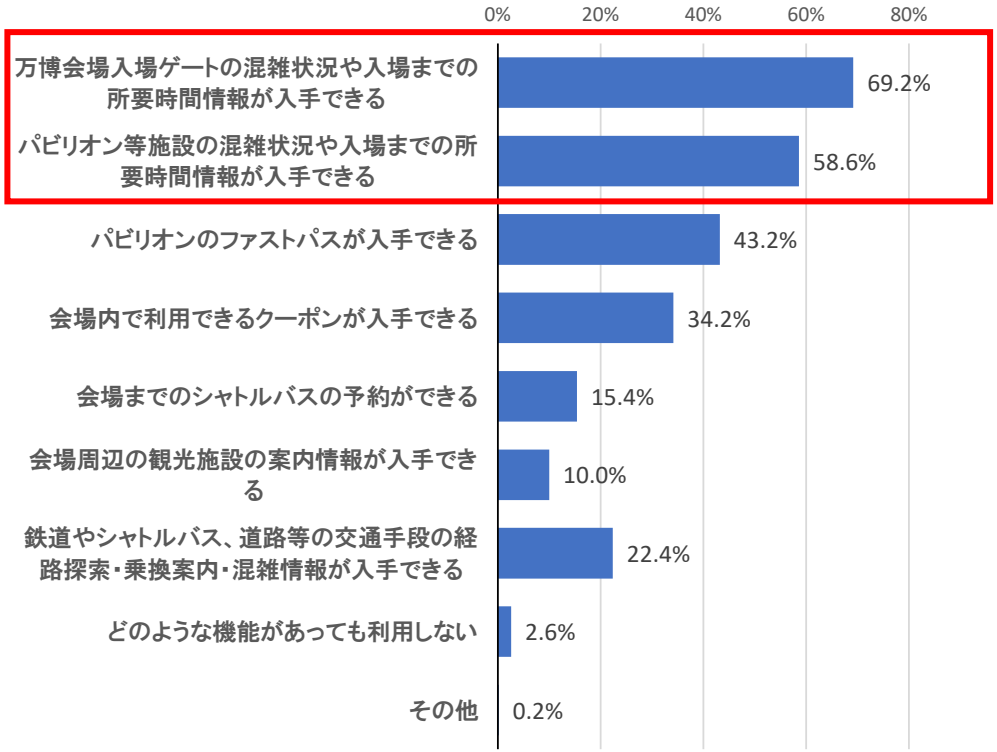
Q5.万博アプリにどのような機能があれば魅力を感じますか。特に重要視するものを3つお答えください。また、選択肢以外に望む機能がありましたら、その他に記入してください。（3つまで）

関西圏では「パビリオン等施設の混雑状況や入場までの所要時間情報が入手できる」の割合が最も高く68.2%、次いで「万博会場入場ゲートの混雑状況や入場までの所要時間情報が入手できる」の67.0%である。関西圏以外では「万博会場入場ゲートの混雑状況や入場までの所要時間情報が入手できる」の割合が最も高く69.2%、次いで「パビリオン等施設の混雑状況や入場までの所要時間情報が入手できる」の58.6%である。

関西圏在住(N=500)



関西圏以外在住(N=500)



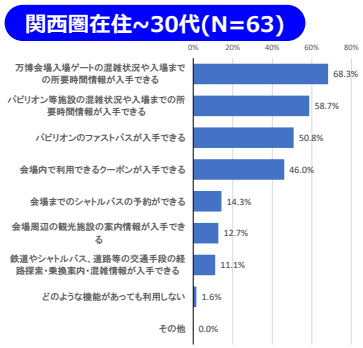
その他（全4）の内訳

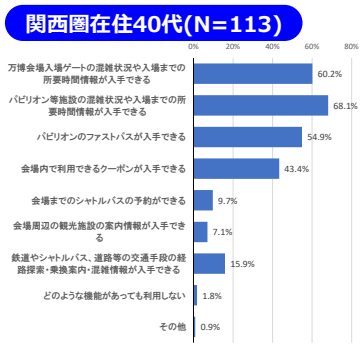
関西圏）・視覚障害者でも使えるように画面音声読み上げに対応している　・年配の方や身障者の方の優先予約パス等。
・飲食店の混み具合や待ち時間や予約が入手出来る。
関西圏以外）・苦労しないこと。

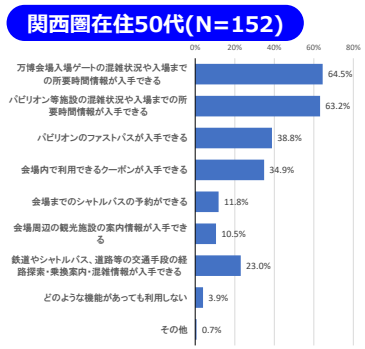
3．調査結果　①MaaSアプリに対する意向

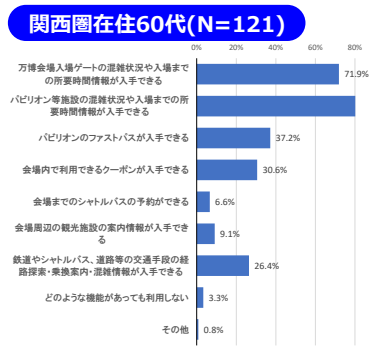
Q5.万博アプリにどのような機能があれば魅力を感じますか。特に重要視するものを3つお答えください。また、選択肢以外に望む機能がありましたら、その他に記入してください。（3つまで）

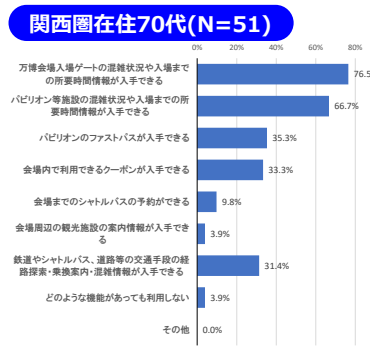
年齢階層別にみても、重要視する項目に大きな違いは見られないが、年齢層が上がると「鉄道やシャトルバス、道路等の交通手段の経路探索・乗換案内・混雑情報が入手できる」が重要視される傾向にある。

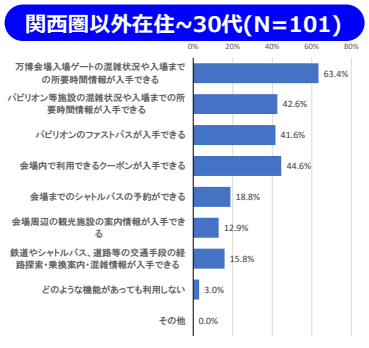


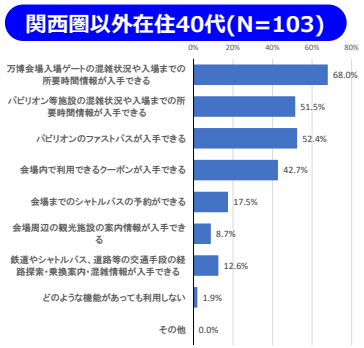


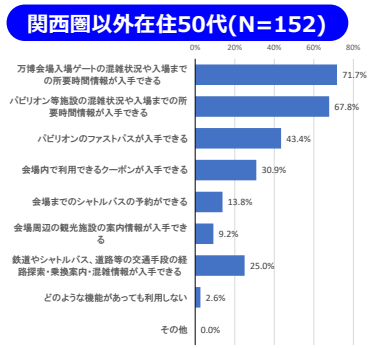


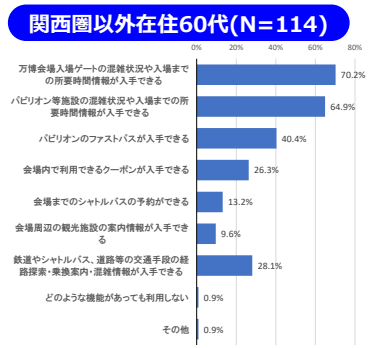


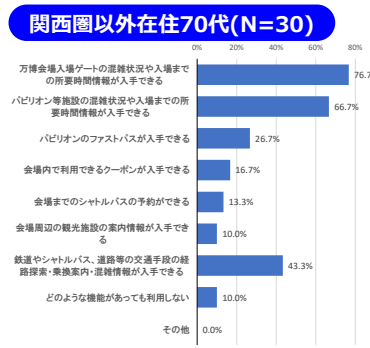












3．調査結果　②情報提供方法に対する意向

■大阪・関西万博会場までのアクセスについて、万博スマートフォンアプリで情報提示がされた場合を想定してお答えください。あなたは、現在大阪駅周辺にいると想定してください。ここから万博会場までのアクセスについて万博アプリで調べたところ、次のような情報が提示されました。以下の問いにお答えください。※所要時間や料金等は仮想のものです。

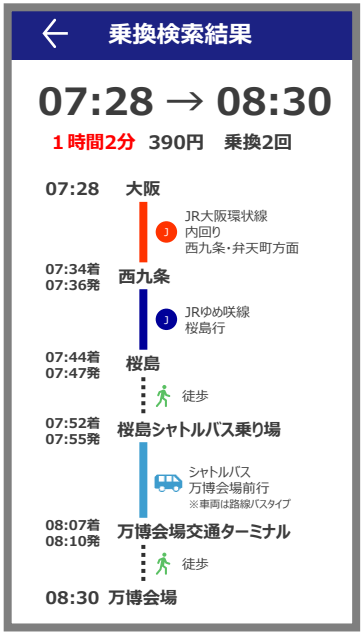
Q6.あなたは、どの経路を選択しますか？

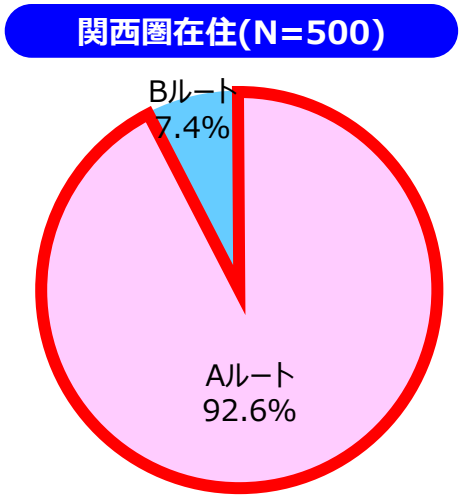
関西圏在住者、関西圏以外在住者ともに、「Aルート」の割合が高く、関西圏では92.6%、関西圏以外では90.0%である。

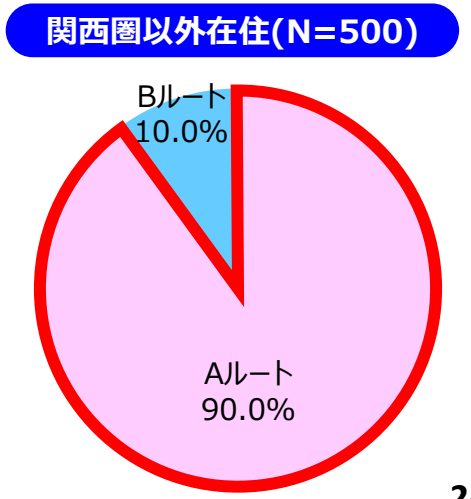
Aルート：鉄道



Bルート：鉄道＋シャトルバス





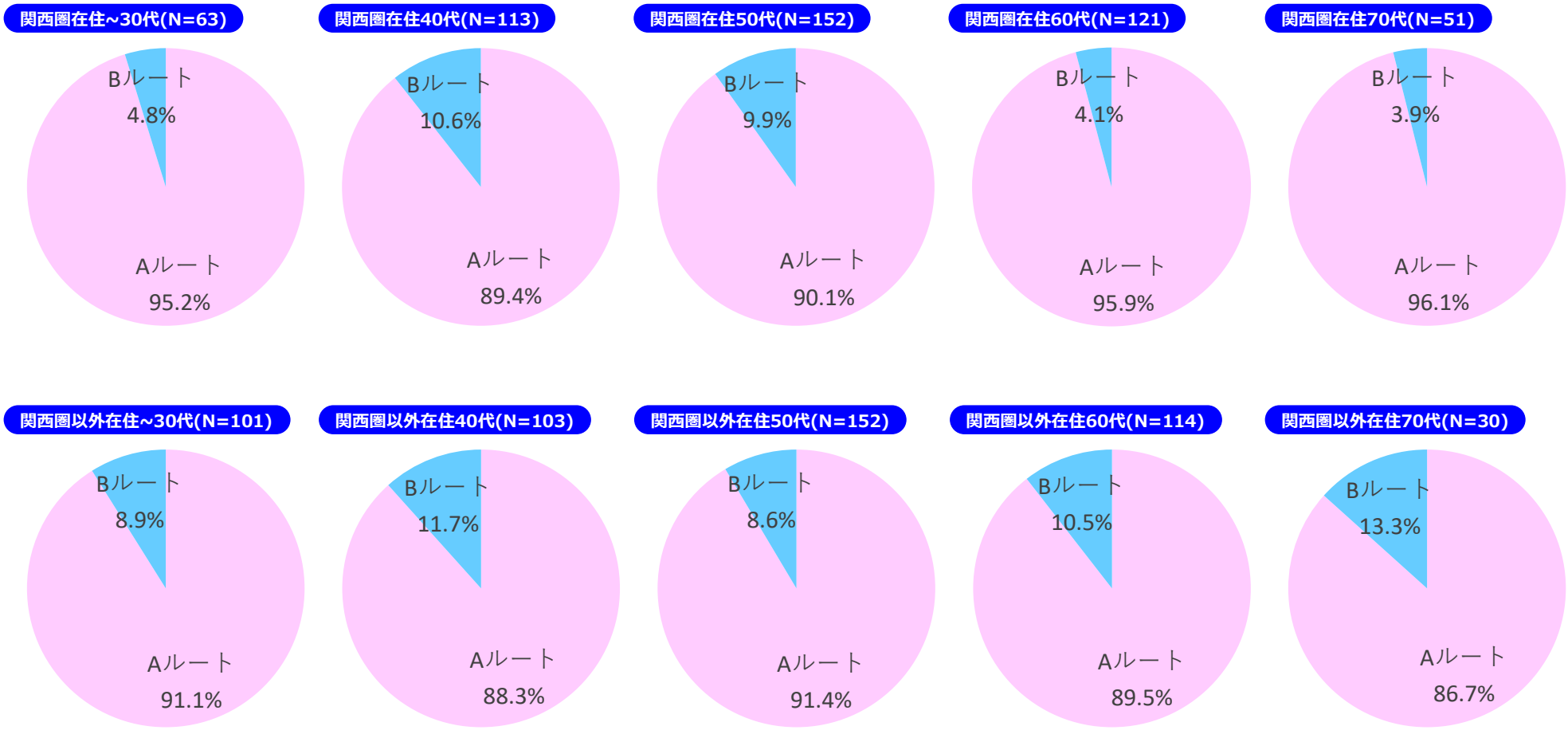


3．調査結果　②情報提供方法に対する意向

■大阪・関西万博会場までのアクセスについて、万博スマートフォンアプリで情報提示がされた場合を想定してお答えください。あなたは、現在大阪駅周辺にいると想定してください。ここから万博会場までのアクセスについて万博アプリで調べたところ、次のような情報が提示されました。以下の問いにお答えください。※所要時間や料金等は仮想のものです。

Q6.あなたは、どの経路を選択しますか？

年齢階層別では、関西圏在住・関西圏以外在住にかかわらず、40代のシャトルバス利用意向が高い



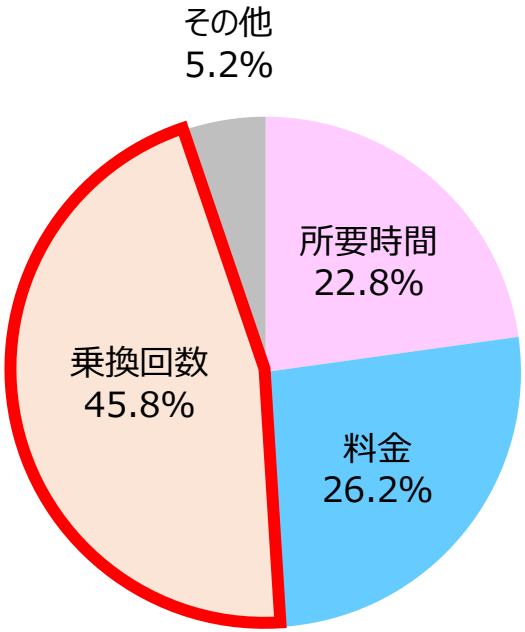
※Aルート：鉄道、Bルート：鉄道＋シャトルバス

3. 調査結果 ②情報提供方法に対する意向

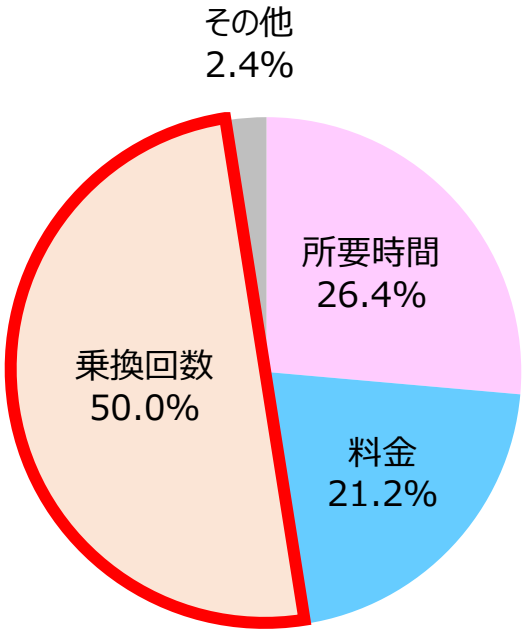
Q7.前問で回答した際に最も重視した要素は何ですか。

関西圏在住者、関西圏以外在住者ともに、「乗換回数」の割合が最も高く、関西圏では45.8%、関西圏以外では50.0%である。

関西圏在住(N=500)



関西圏以外在住(N=500)



その他（全38）の内訳

関西圏）・バスを利用しない:13 ・普段利用している経路:4 ・自宅・滞在先からのアクセス性:2 ・徒歩の距離の短さ:2 ・乗換の内容:2
・経路がわかりやすい:1 ・混雑回避:1 ・徒歩圏内:1

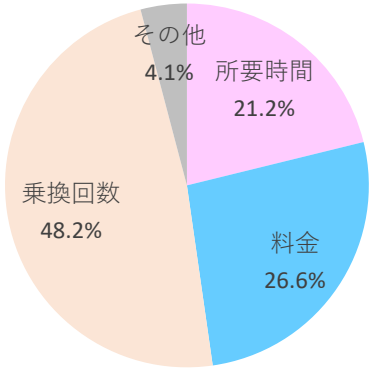
関西圏以外）・バスを利用しない:4 ・普段利用している経路:4 ・自宅・滞在先からのアクセス性:1 ・徒歩の距離の短さ:1
・経路がわかりやすい:1 ・定時性:1

3．調査結果　②情報提供方法に対する意向

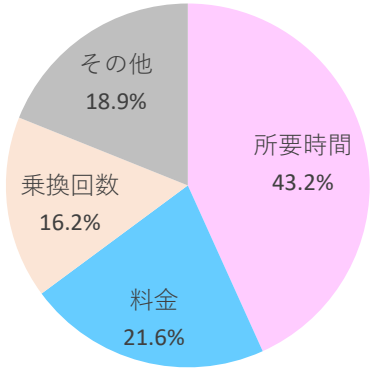
Q7.前問で回答した際に最も重視した要素は何ですか。

ルート選択結果別に重要視した要素を見ると、Aルートは乗換回数や料金が重視されるのに対して、Bルートは所要時間が重視される。

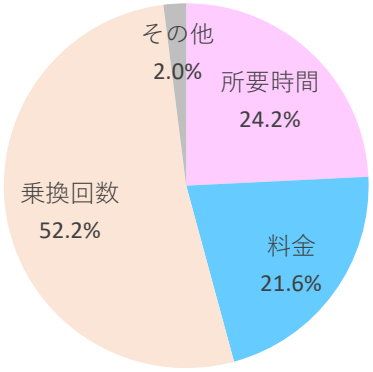
関西圏在住Aルート(N=463)



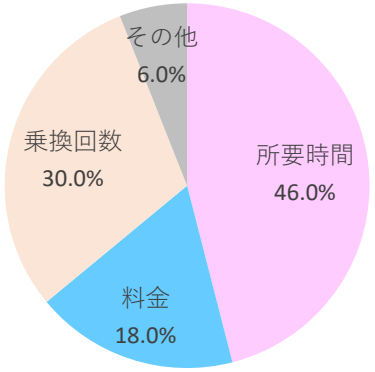
関西圏在住Bルート(N=37)



関西圏以外在住Aルート(N=450)



関西圏以外在住Bルート(N=50)



※Aルート：鉄道、Bルート：鉄道＋シャトルバス

3．調査結果　②情報提供方法に対する意向

■大阪・関西万博会場までのアクセスについて、万博スマートフォンアプリで情報提示がされた場合を想定してお答えください。あなたは、現在大阪駅周辺にいると想定してください。ここから万博会場までのアクセスについて万博アプリで調べたところ、次のような情報が提示されました。以下の問いにお答えください。※所要時間や料金等は仮想のものです。

Q8.あなたは、どの経路を選択しますか？

関西圏在住者、関西圏以外在住者ともに、「Aルート」の割合が高く、関西圏では49.4%、関西圏以外では47.8%である。

Aルート：鉄道



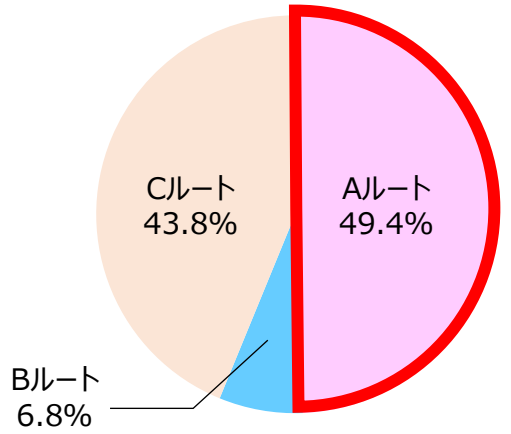
Bルート：鉄道＋シャトルバス



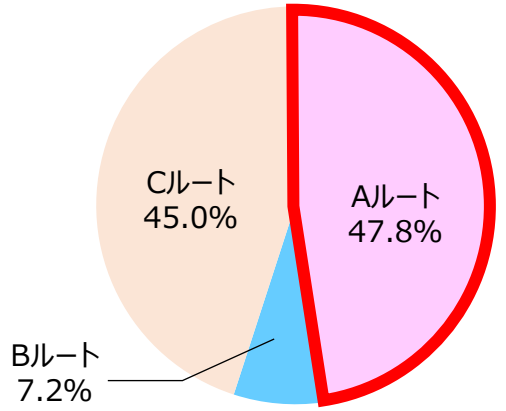
Cルート：時刻変更（鉄道）



関西圏在住(N=500)



関西圏以外在住(N=500)



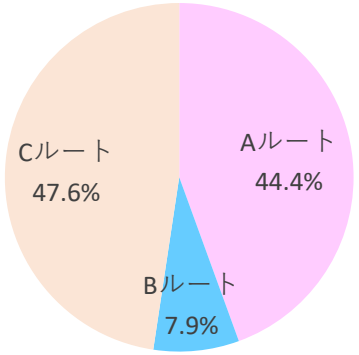
3．調査結果　②情報提供方法に対する意向

■大阪・関西万博会場までのアクセスについて、万博スマートフォンアプリで情報提示がされた場合を想定してお答えください。あなたは、現在大阪駅周辺にいると想定してください。ここから万博会場までのアクセスについて万博アプリで調べたところ、次のような情報が提示されました。以下の問いにお答えください。※所要時間や料金等は仮想のものです。

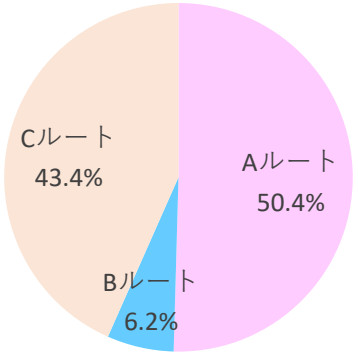
Q8.あなたは、どの経路を選択しますか？

年齢階層別にルート選択結果を見ると、30代で混雑を避けて時間をずらす傾向が強くなっている。

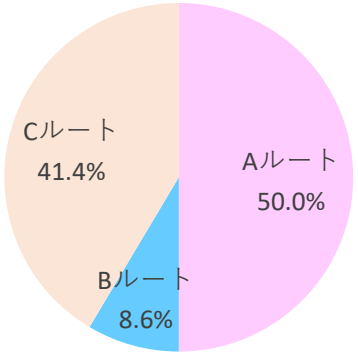
関西圏在住~30代(N=63)



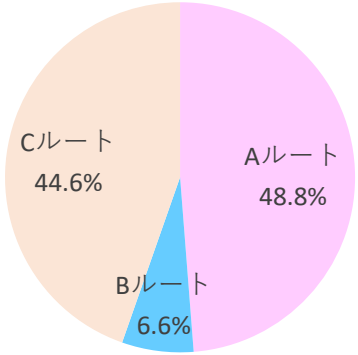
関西圏在住40代(N=113)



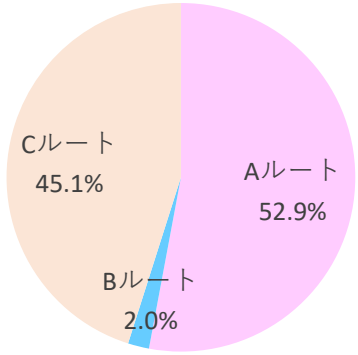
関西圏在住50代(N=152)



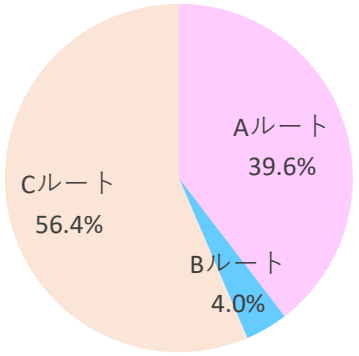
関西圏在住60代(N=121)



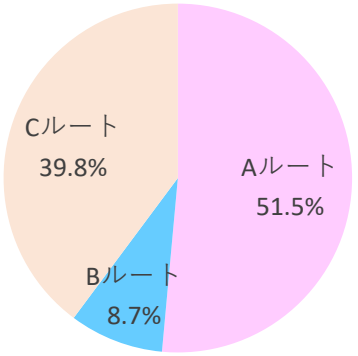
関西圏在住70代(N=51)



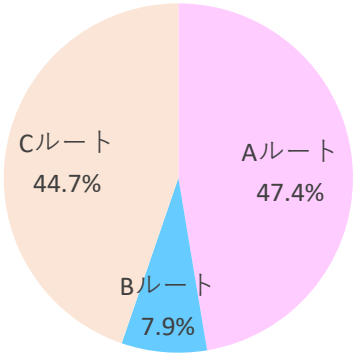
関西圏以外在住~30代(N=101)



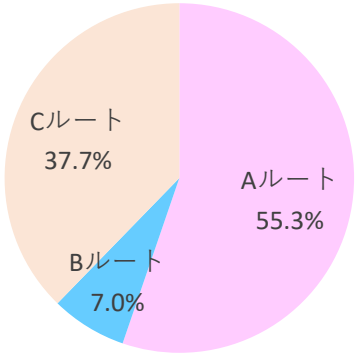
関西圏以外在住40代(N=103)



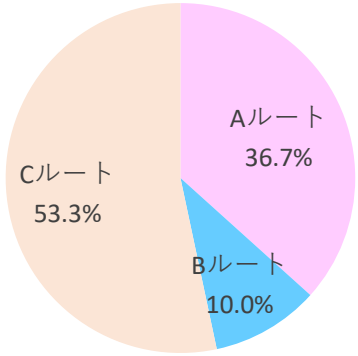
関西圏以外在住50代(N=152)



関西圏以外在住60代(N=114)



関西圏以外在住70代(N=30)



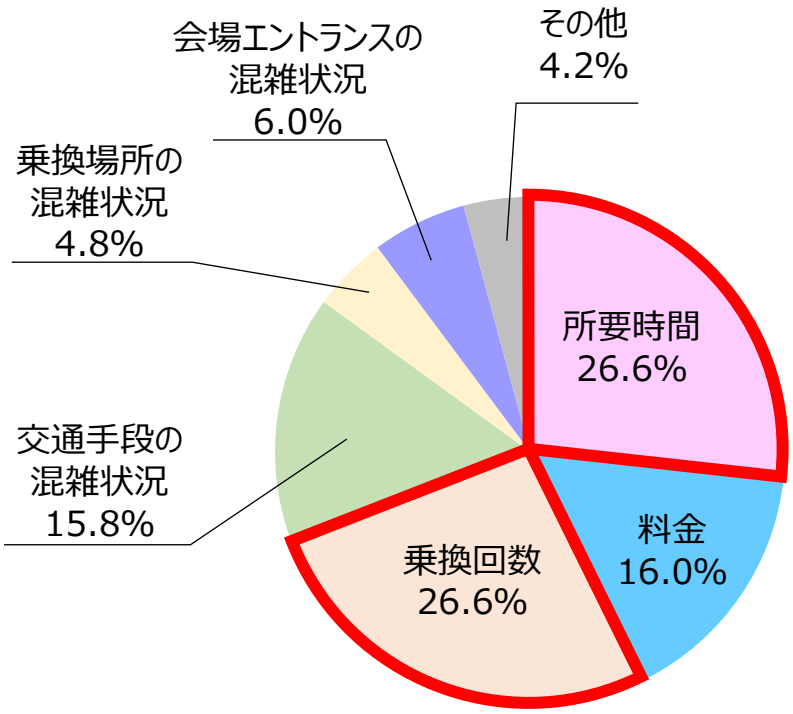
※Aルート：鉄道、Bルート：鉄道＋シャトルバス、Cルート：時刻変更（鉄道）

3．調査結果　②情報提供方法に対する意向

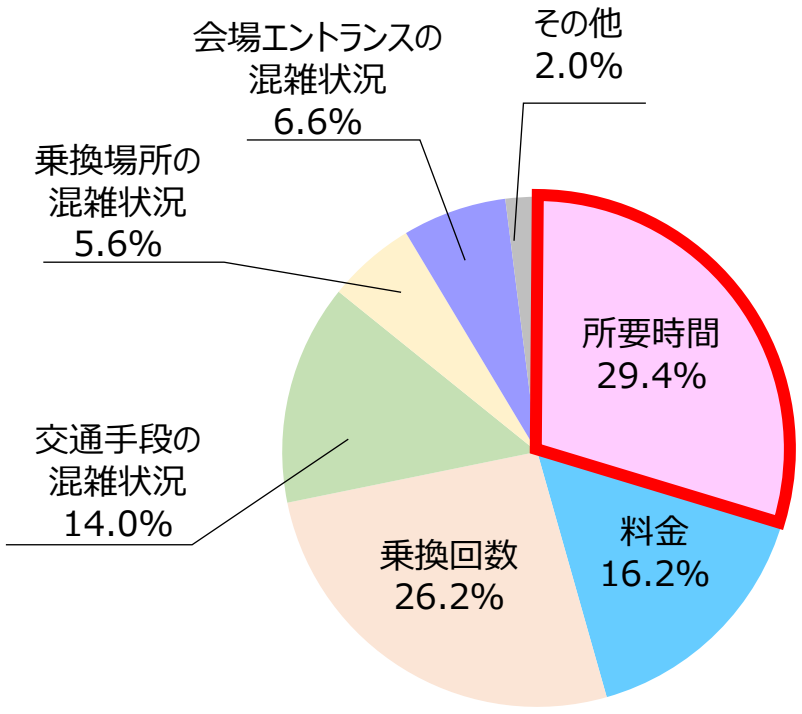
Q9.前問で回答した際に最も重視した要素は何ですか。

関西圏では「所要時間」と「乗換回数」の26.6%が最も高い。関西圏以外では「所要時間」29.4%、「乗換回数」26.2%の順である。

関西圏在住(N=500)



関西圏以外在住(N=500)



その他（全31）の内訳

関西圏）・時間帯:14　・普段利用している経路:2　・経路がわかりやすい:2　・自宅・滞在先からのアクセス性:1
・バスを利用しない:1　・他:1

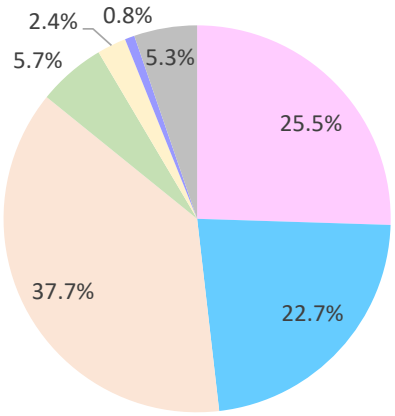
関西圏以外）　・時間帯:6　・徒歩の距離が短い:2　・普段利用している経路:1　・知っている場所の名前:1

3. 調査結果 ②情報提供方法に対する意向

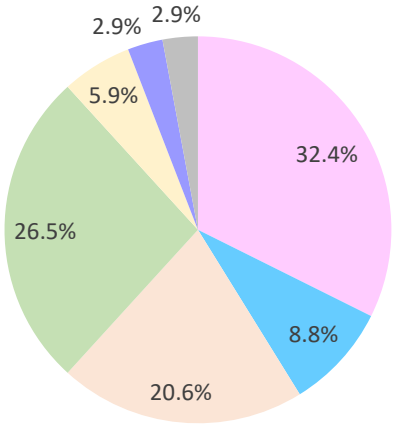
Q9.前問で回答した際に最も重視した要素は何ですか。

Aルートを選択する人は乗り換え回数を重視する一方で、シャトルバスを利用するBルートを選択する人は所要時間と混雑状況を重視する傾向にある。また、時間帯を変更するCルートもBルートと同様の傾向にある。

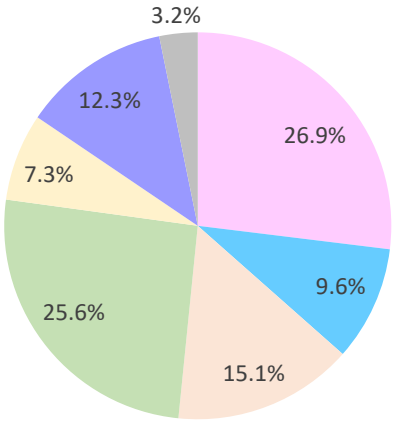
関西圏在住Aルート(N=247)



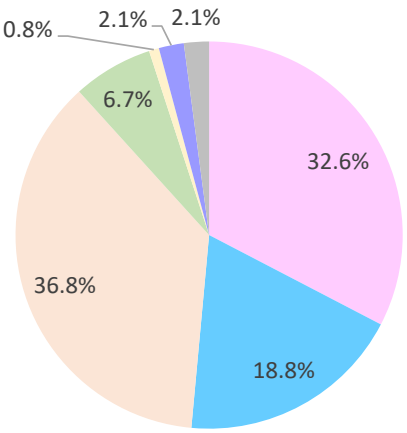
関西圏在住Bルート(N=34)



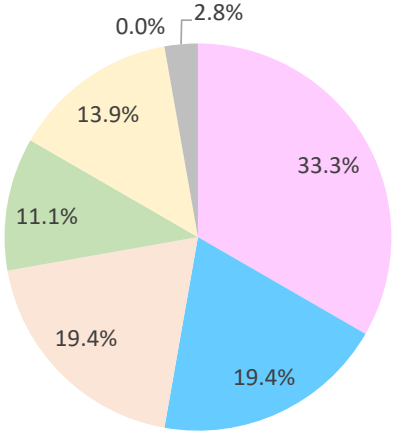
関西圏在住Cルート(N=219)



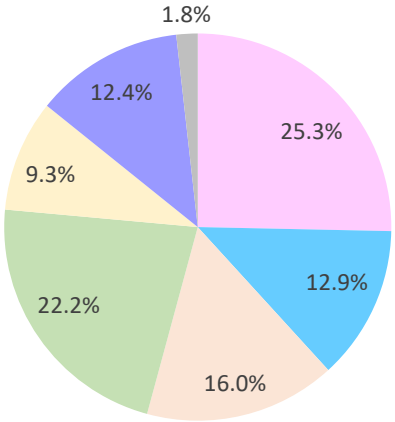
関西圏以外在住Aルート(N=239)



関西圏以外在住Bルート(N=36)



関西圏以外在住Cルート(N=225)



所要時間 料金 乗換回数 交通手段の混雑状況 乗換場所の混雑状況 会場エントランスの混雑状況 その他

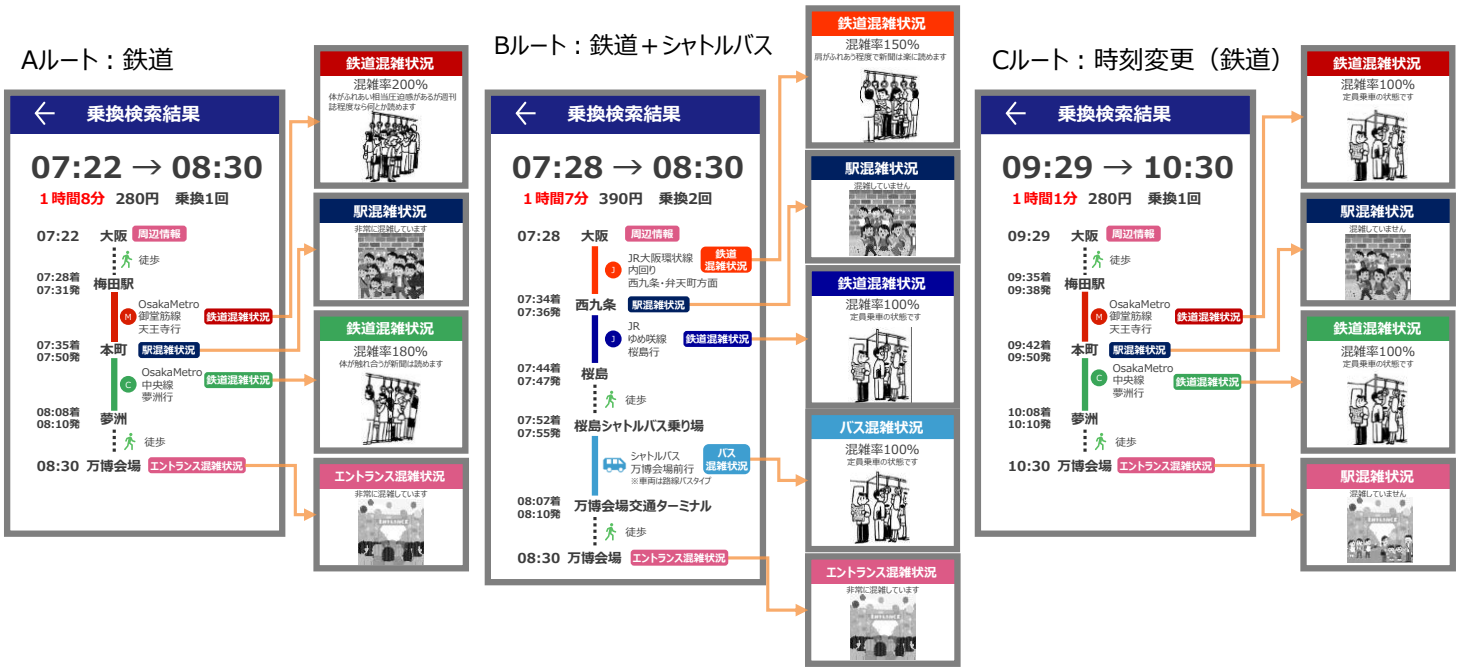
※Aルート：鉄道、Bルート：鉄道＋シャトルバス、Cルート：時刻変更（鉄道）

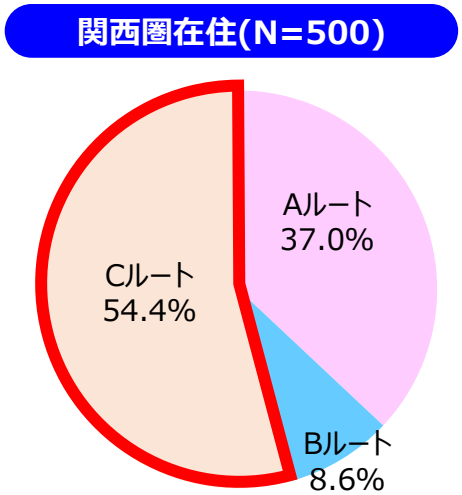
3．調査結果　②情報提供方法に対する意向

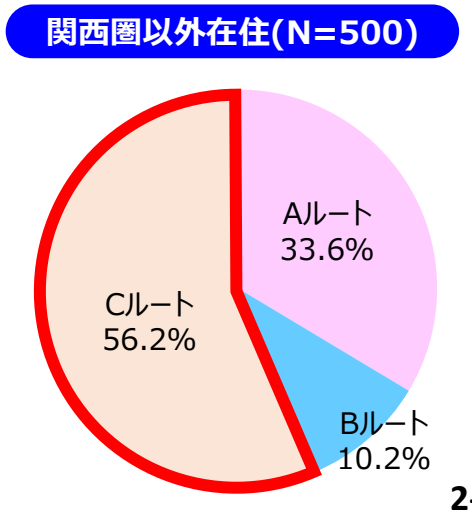
■あなたは、現在大阪駅周辺にいると想定してください。ここから万博会場までのアクセスについて万博アプリで調べたところ、次のような情報が提示されました。以下の問いにお答えください。※「混雑状況」をクリック・タップすると、混雑状況が画像で示されます。※所要時間や料金等は仮想のものです。

Q10.あなたは、どの経路を選択しますか？

関西圏在住者、関西圏以外在住者ともに、「Cルート」の割合が高く、関西圏では54.4%、関西圏以外では56.2%である。



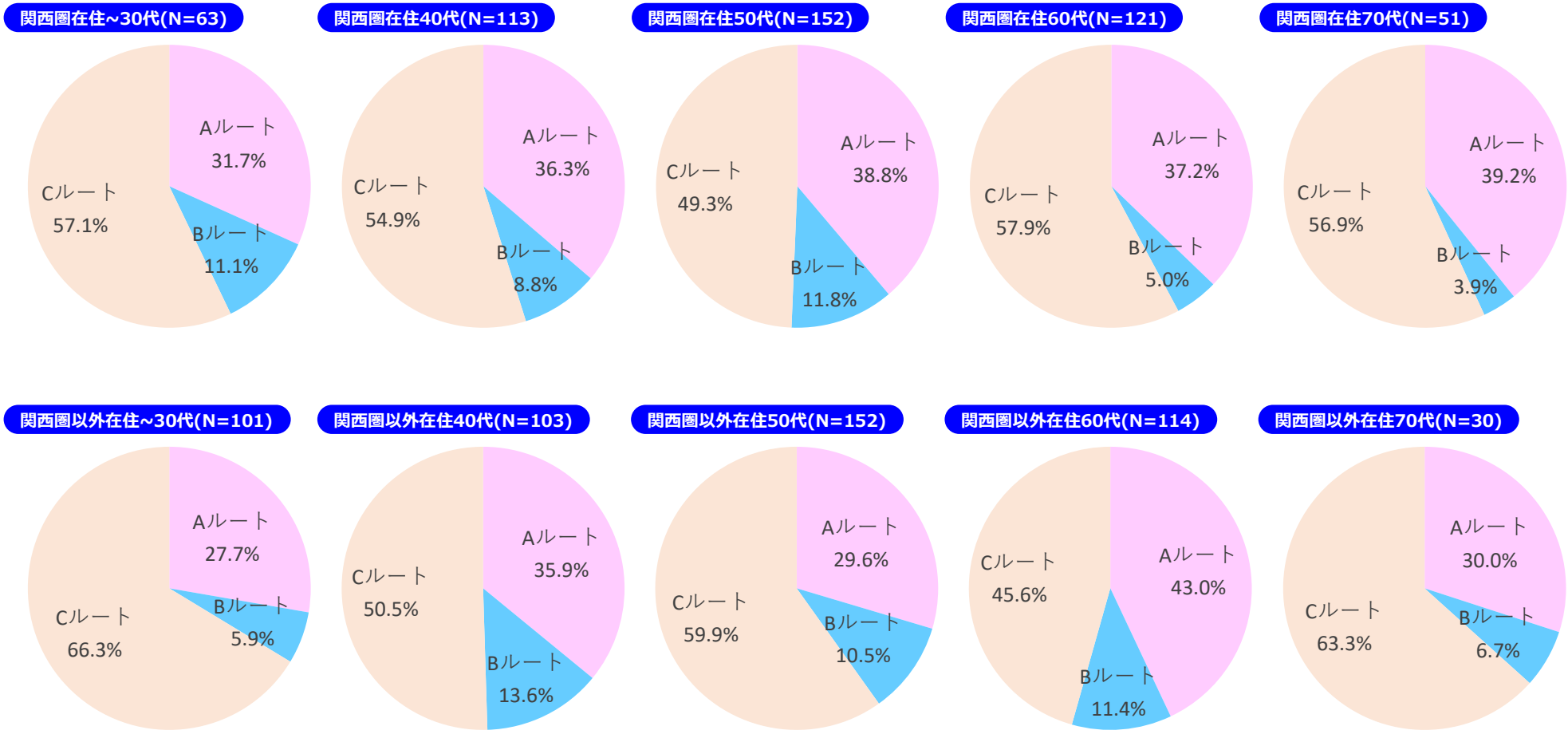




3．調査結果　②情報提供方法に対する意向

■あなたは、現在大阪駅周辺にいると想定してください。ここから万博会場までのアクセスについて万博アプリで調べたところ、次のような情報が提示されました。以下の問いにお答えください。※「混雑状況」をクリック・タップすると、混雑状況が画像で示されます。※所要時間や料金等は仮想のものです。
Q10.あなたは、どの経路を選択しますか？

年齢階層別にルート選択結果を見ると、混雑状況を図化して提供することで、ほとんどの年代で、混雑を避けて時間をずらす傾向が現れている。



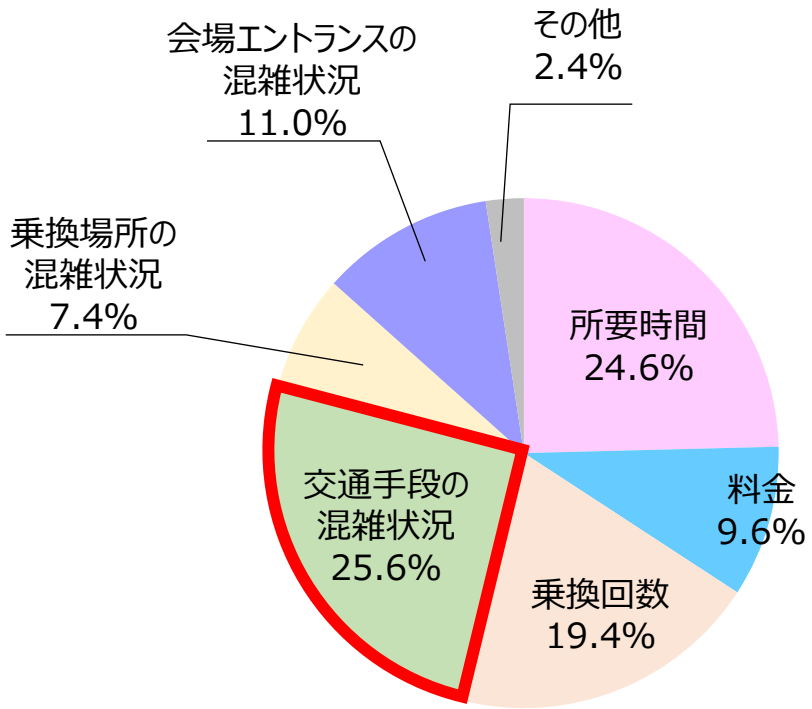
※Aルート：鉄道、Bルート：鉄道＋シャトルバス、Cルート：時刻変更（鉄道）

3．調査結果　②情報提供方法に対する意向

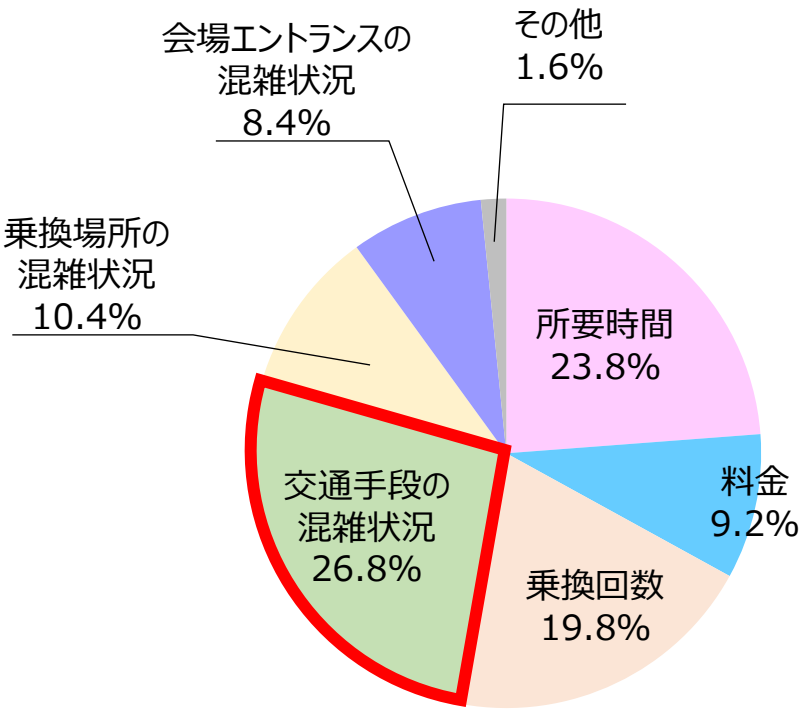
Q11.前問で回答した際に最も重視した要素は何ですか。

関西圏在住者、関西圏以外在住者ともに、「交通手段の混雑状況」が最も高く、関西圏では25.6%、関西圏以外では26.8%である。

関西圏在住(N=500)



関西圏以外在住(N=500)



その他（全20）の内訳

関西圏）・時間帯:6　・普段利用している経路:2　・経路がわかりやすい:1　・乗換の難易度:1　・路線の信用度:1
・情報の見やすさ:1

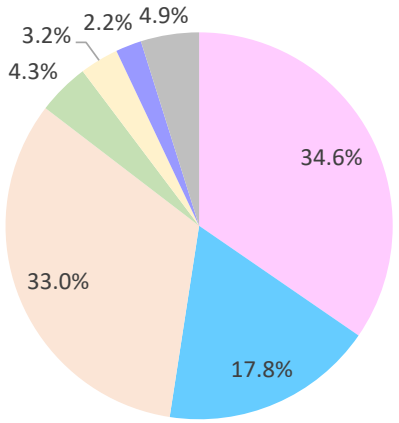
関西圏以外）　・総合的な混雑状況:6　・情報の見やすさ:2　・普段利用している経路:1　・時間帯:1

3. 調査結果 ②情報提供方法に対する意向

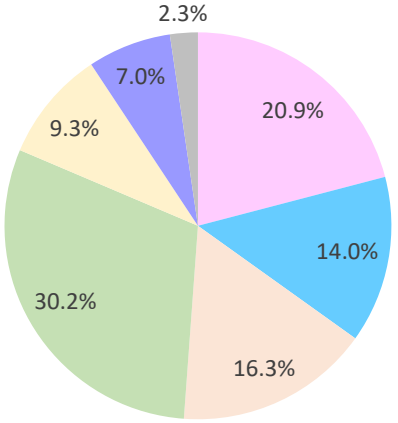
Q11.前問で回答した際に最も重視した要素は何ですか。

Aルートを選択する人は所要時間・乗換回数を重視する一方で、シャトルバスを利用するBルートを選択する人は混雑状況を重視する傾向にある。また、時間帯を変更するCルートもBルートと同様の傾向にある。

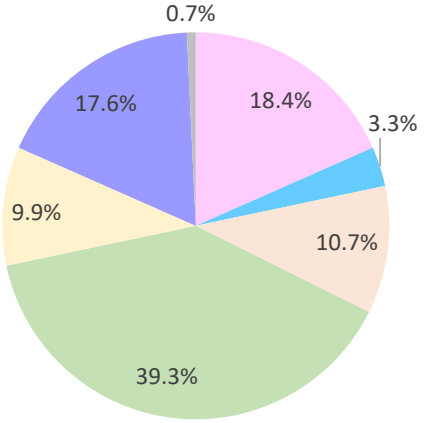
関西圏在住Aルート(N=185)



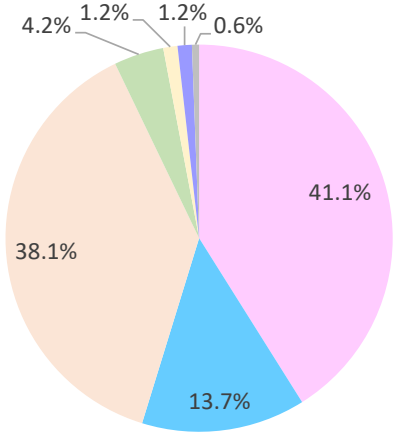
関西圏在住Bルート(N=43)



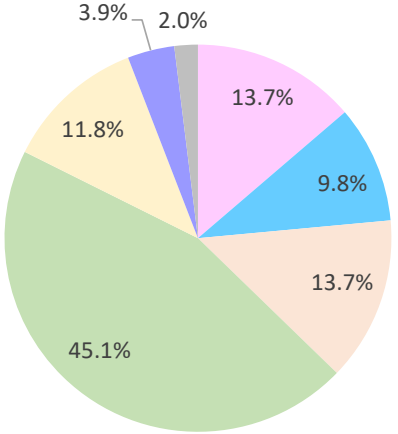
関西圏在住Cルート(N=272)



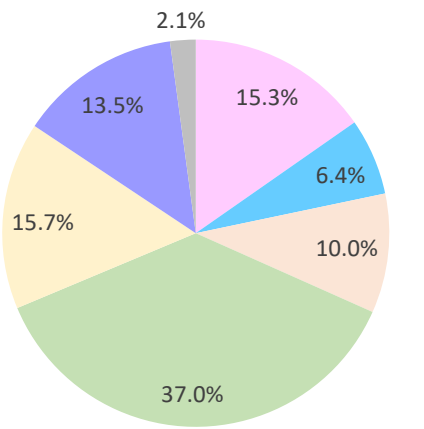
関西圏以外在住Aルート(N=168)



関西圏以外在住Bルート(N=51)



関西圏以外在住Cルート(N=281)



所要時間 料金 乗換回数 交通手段の混雑状況 乗換場所の混雑状況 会場エントランスの混雑状況 その他

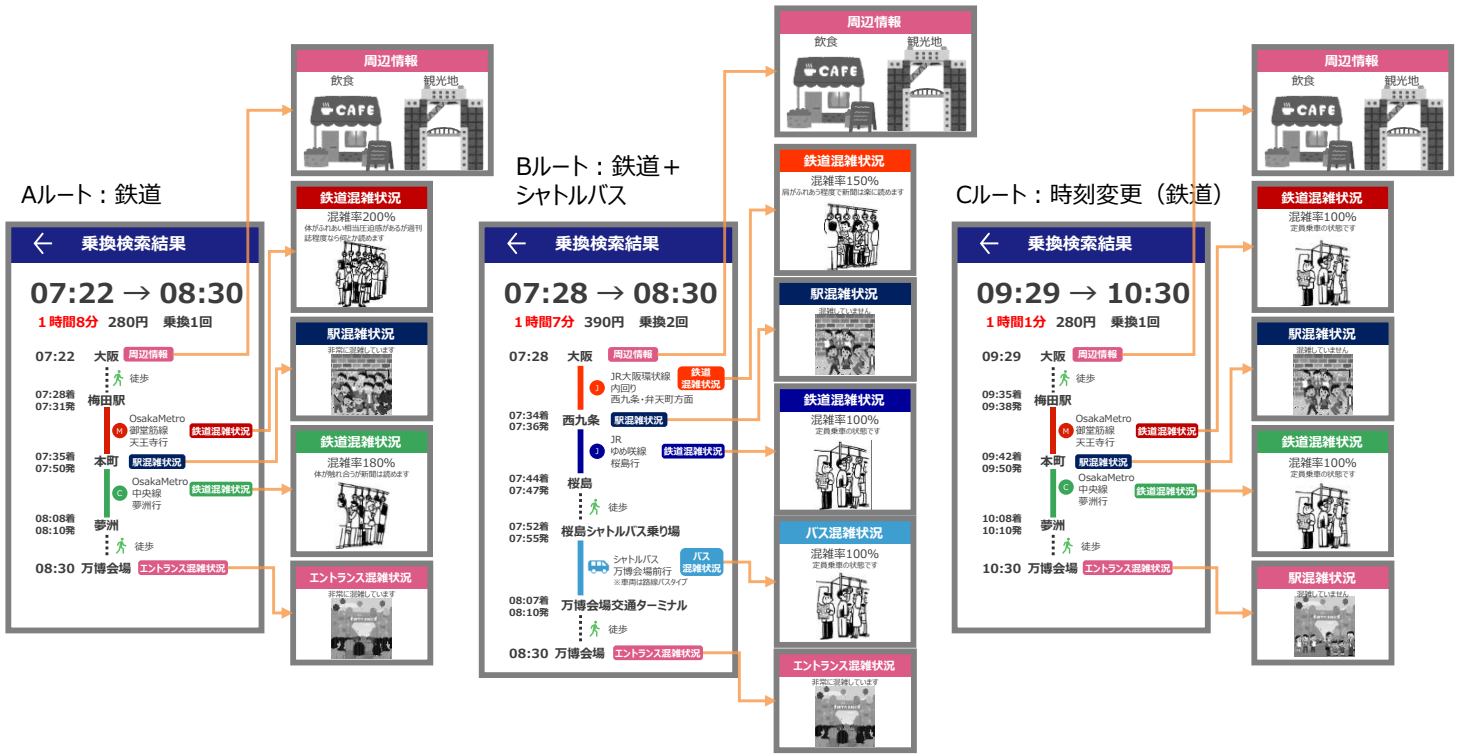
※Aルート：鉄道、Bルート：鉄道＋シャトルバス、Cルート：時刻変更（鉄道）

3．調査結果　②情報提供方法に対する意向

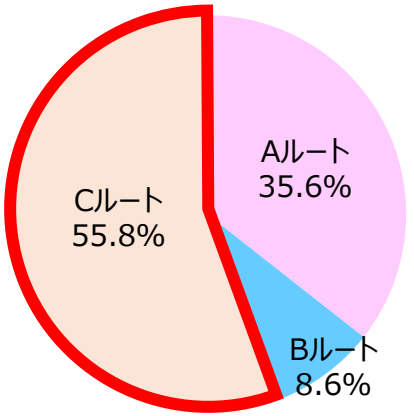
■あなたは、現在大阪駅周辺にいると想定してください。ここから万博会場までのアクセスについて万博アプリで調べたところ、次のような情報が提示されました。以下の問いにお答えください。※「周辺情報」をクリック・タップすると、周辺のおすすめ観光スポットや飲食店が示されます。※「混雑状況」をクリック・タップすると、混雑状況が画像で示されます。※所要時間や料金等は仮想のものです。

Q12.あなたは、どの経路を選択しますか？

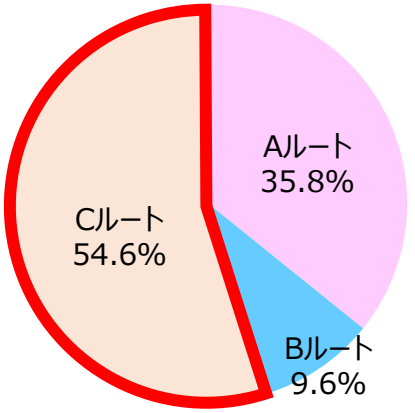
関西圏在住者、関西圏以外在住者ともに、「Cルート」の割合が高く、関西圏では55.8%、関西圏以外では54.6%である。



関西圏在住(N=500)



関西圏以外在住(N=500)

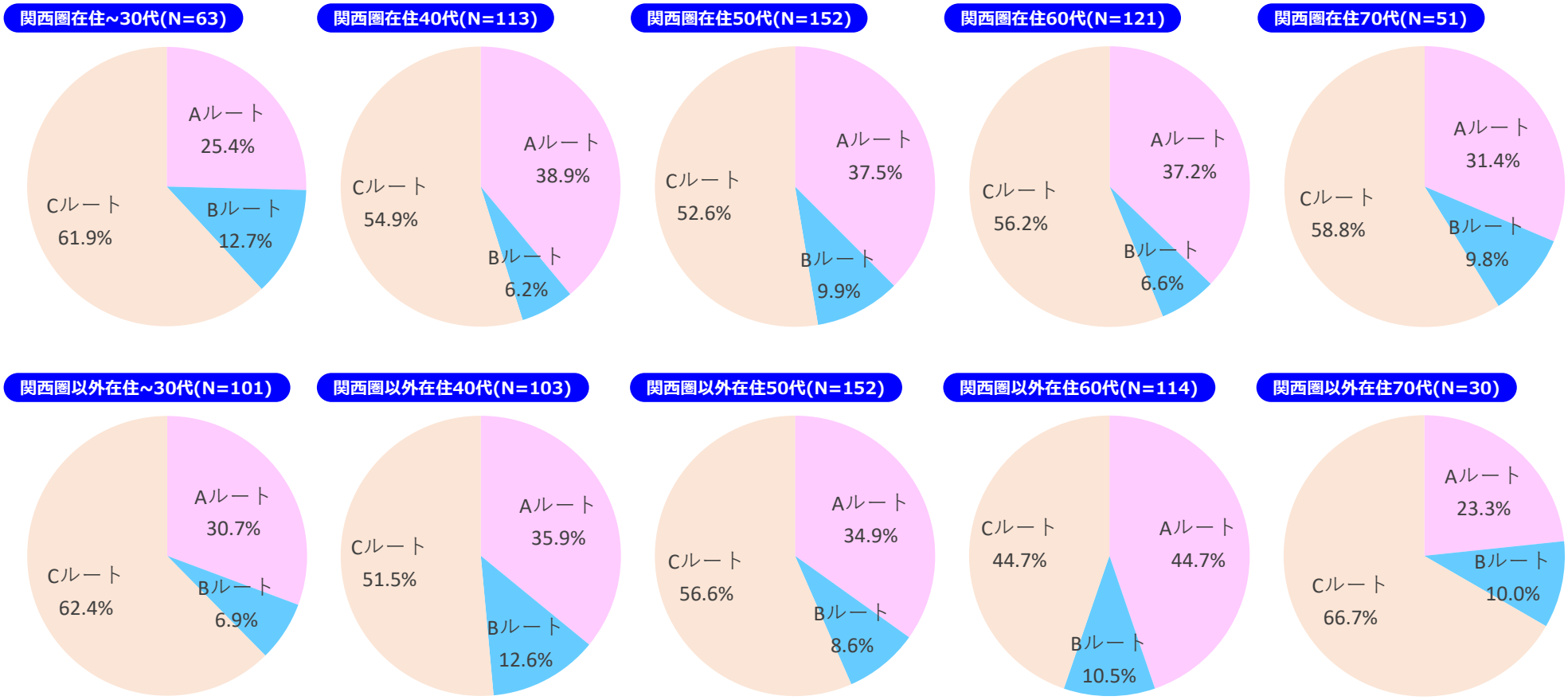


3．調査結果　②情報提供方法に対する意向

■あなたは、現在大阪駅周辺にいると想定してください。ここから万博会場までのアクセスについて万博アプリで調べたところ、次のような情報が提示されました。以下の問いにお答えください。※「周辺情報」をクリック・タップすると、周辺のおすすめ観光スポットや飲食店が示されます。※「混雑状況」をクリック・タップすると、混雑状況が画像で示されます。※所要時間や料金等は仮想のものです。

Q12.あなたは、どの経路を選択しますか？

年齢階層別にルート選択結果を見ると、混雑状況を図化して提供することで、ほとんどの年代で、混雑を避けて時間をずらす傾向が現れている。

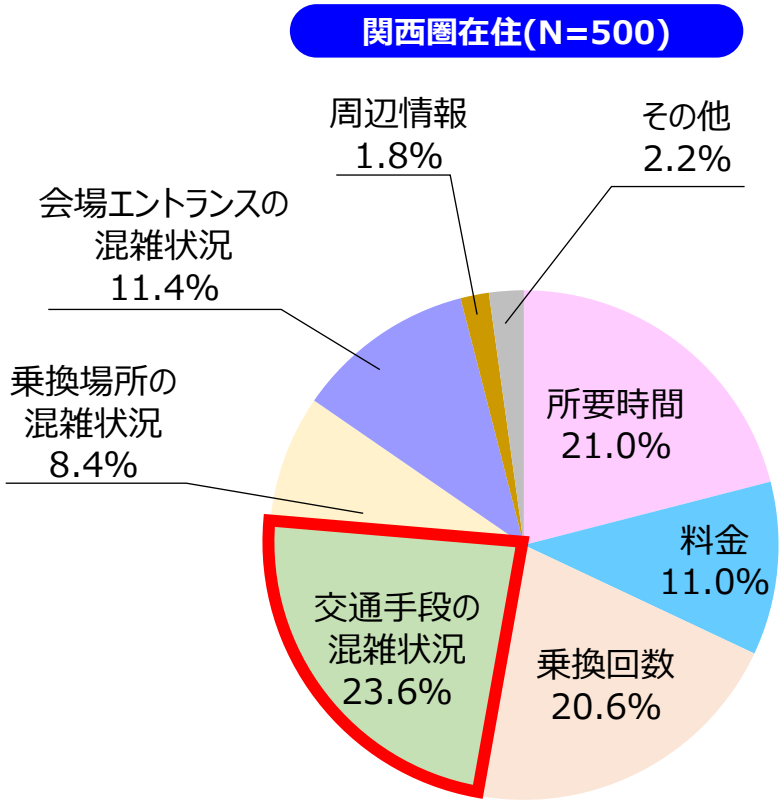


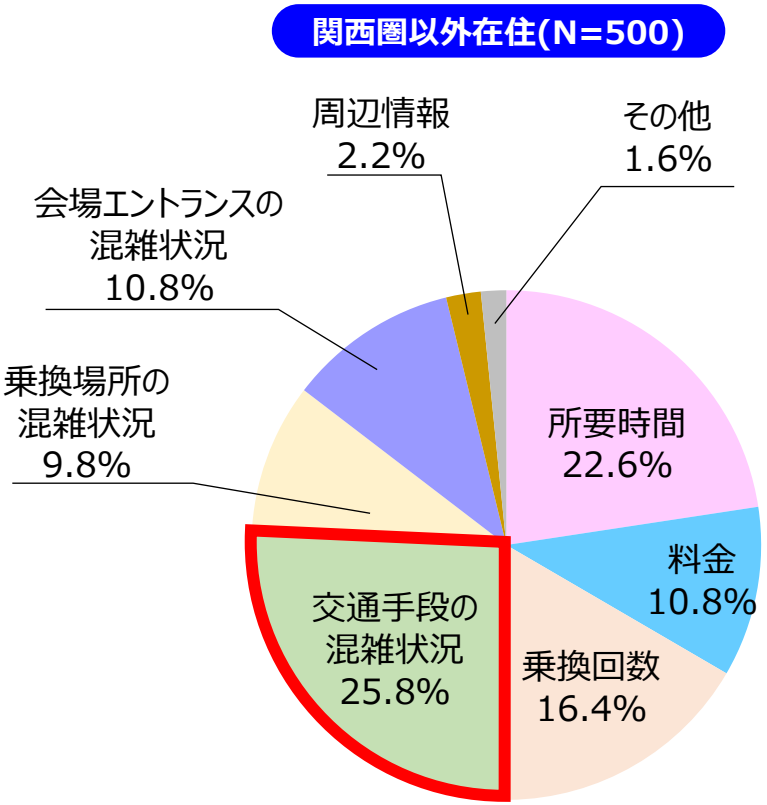
※Aルート：鉄道、Bルート：鉄道＋シャトルバス、Cルート：時刻変更（鉄道）

3. 調査結果 ②情報提供方法に対する意向

Q13.前問で回答した際に最も重視した要素は何ですか。

関西圏在住者、関西圏以外在住者ともに、「交通手段の混雑状況」が最も高く、関西圏では23.6%、関西圏以外では25.8%である。





その他（全19）の内訳

関西圏）・時間帯:4 ・普段利用している経路:1 ・経路がわかりやすい:1 ・乗換の難易度:1 ・路線の信用度:1
・バスを利用しない:1 ・最短経路:1 ・理解できない:1

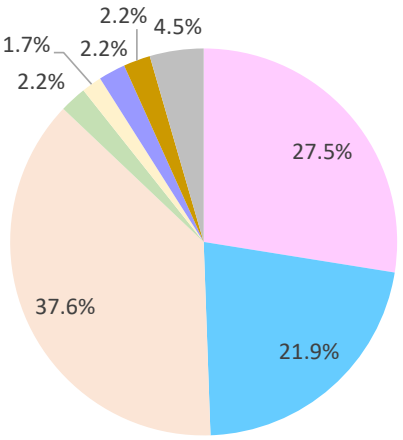
関西圏以外）・時間帯:3 ・情報の見やすさ:2 ・普段利用している経路:2 ・理解できない:1

3. 調査結果 ②情報提供方法に対する意向

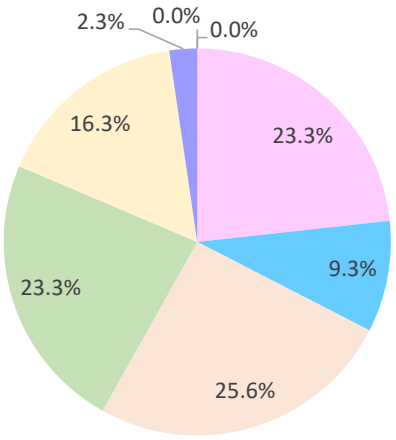
Q13.前問で回答した際に最も重視した要素は何ですか。

Aルートを選択する人は所要時間・乗換回数を重視する一方で、シャトルバスを利用するBルートを選択する人は混雑状況を重視する傾向にある。また、時間帯を変更するCルートもBルートと同様の傾向にある。

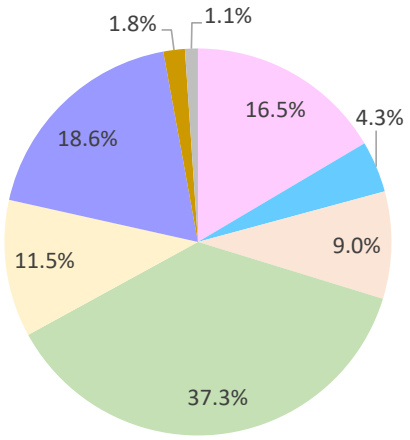
関西圏在住Aルート(N=178)



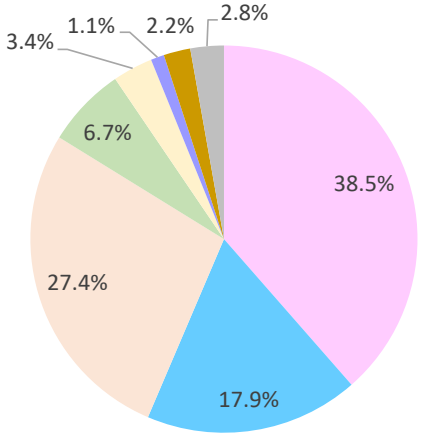
関西圏在住Bルート(N=43)



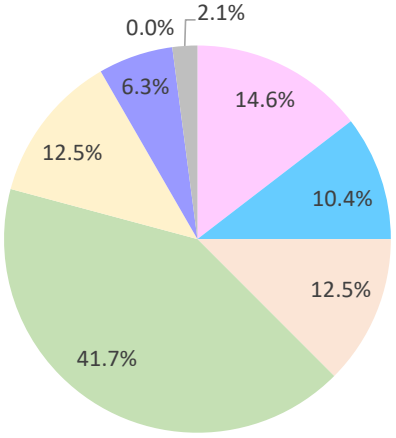
関西圏在住Cルート(N=279)



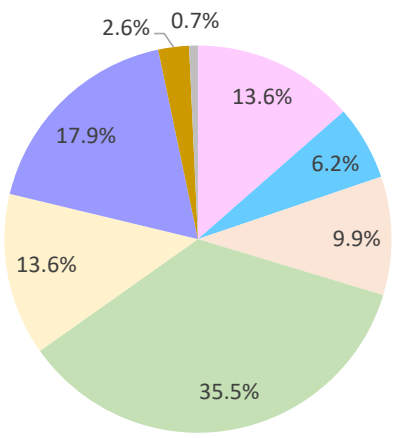
関西圏以外在住Aルート(N=179)



関西圏以外在住Bルート(N=48)



関西圏以外在住Cルート(N=273)



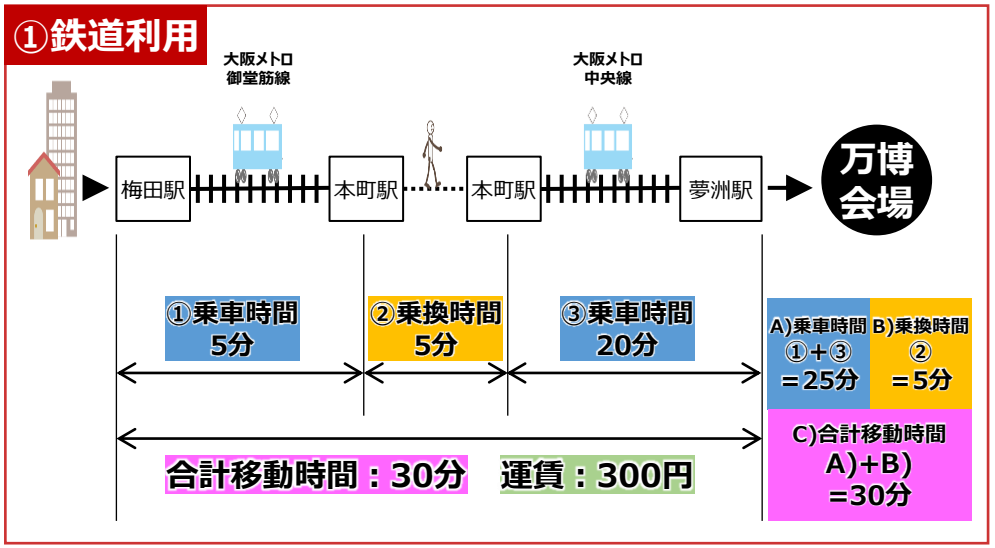
所要時間 料金 乗換回数 交通手段の混雑状況 乗換場所の混雑状況 会場エントランスの混雑状況 周辺情報 その他

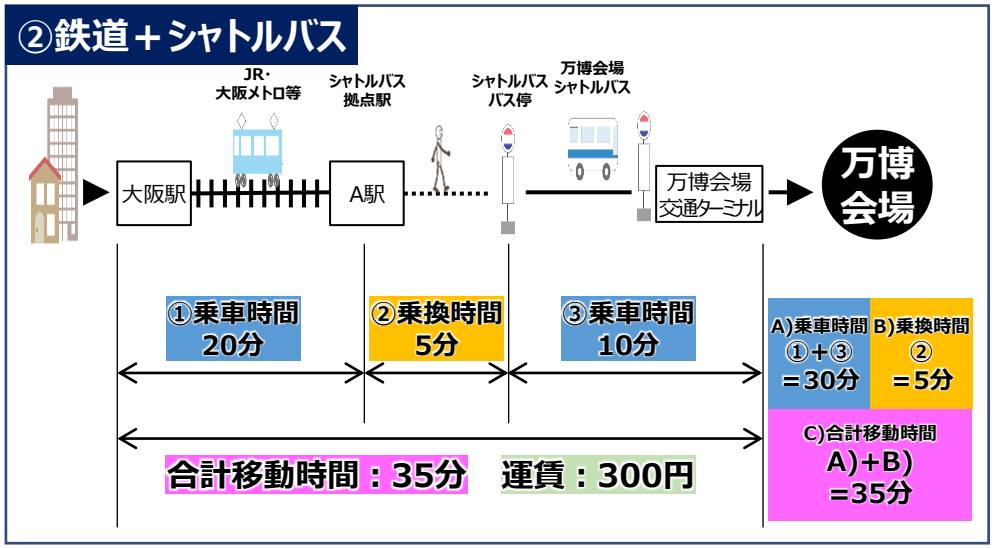
※Aルート：鉄道、Bルート：鉄道＋シャトルバス、Cルート：時刻変更（鉄道）

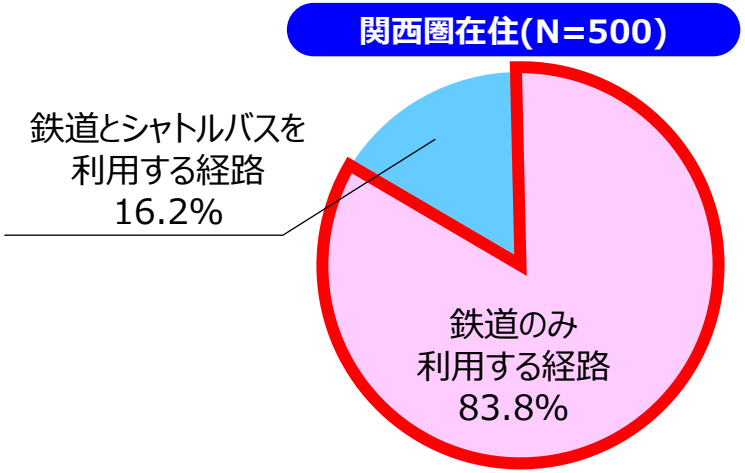
3．調査結果　③鉄道混雑に対する意向

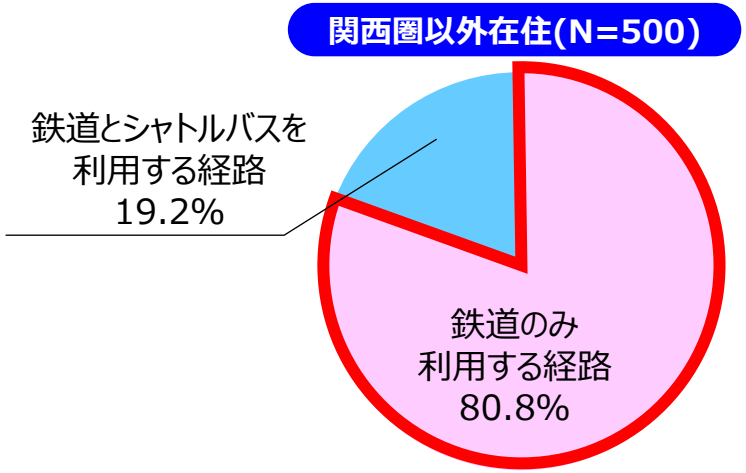
■大阪・関西万博会場への移動について、主な公共交通での移動手段は、鉄道とシャトルバスになります。大阪駅・梅田駅から万博会場に行く場合を想定した様々な仮想条件下における選択行動についてお答えください。
Q14．上記に示す条件の場合、どちらの交通手段を選択しますか。

関西圏在住者、関西圏以外在住者ともに、「鉄道のみ利用する経路」の割合が高く、関西圏では83.8%、関西圏以外では80.8%である。





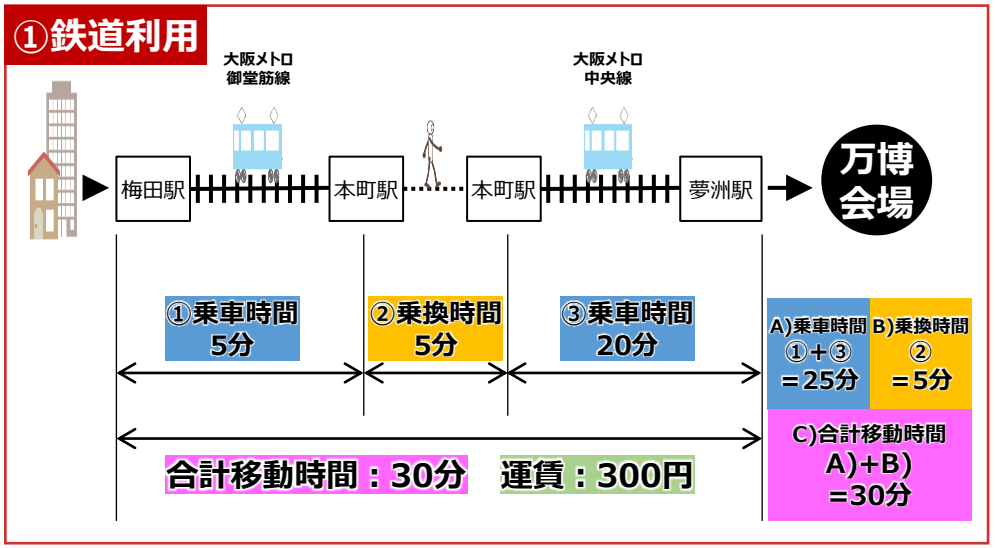


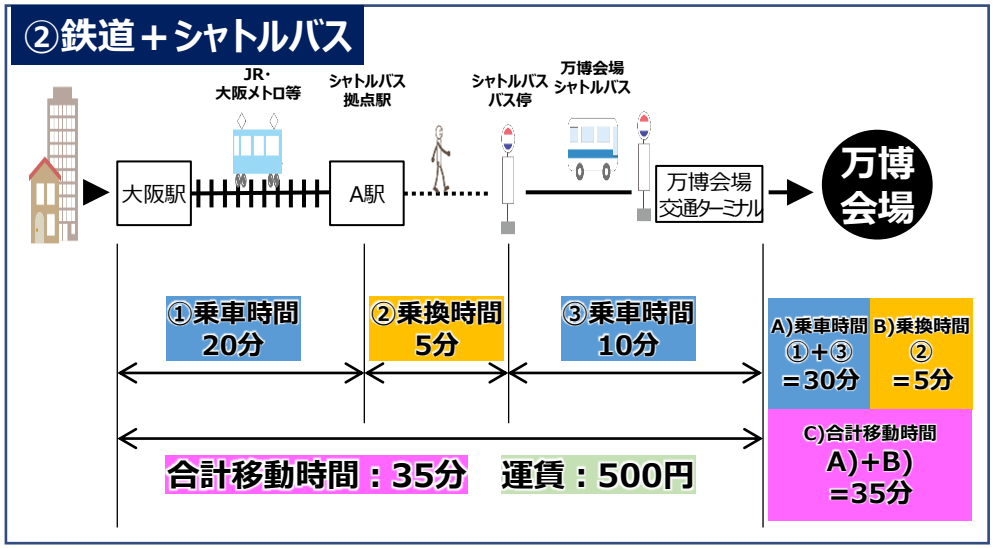


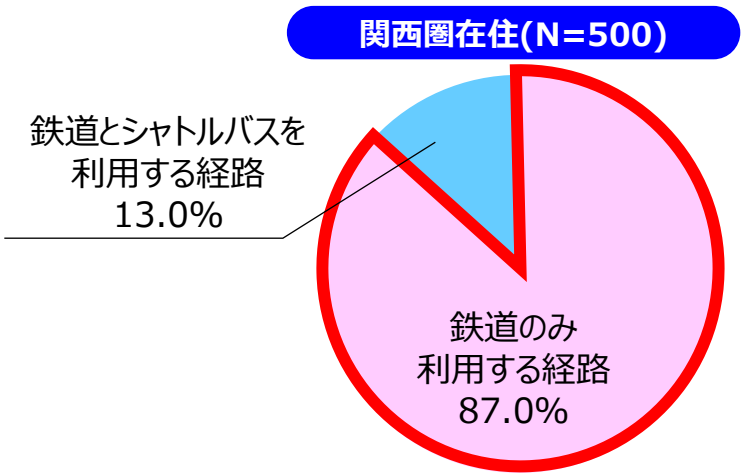
3．調査結果　③鉄道混雑に対する意向

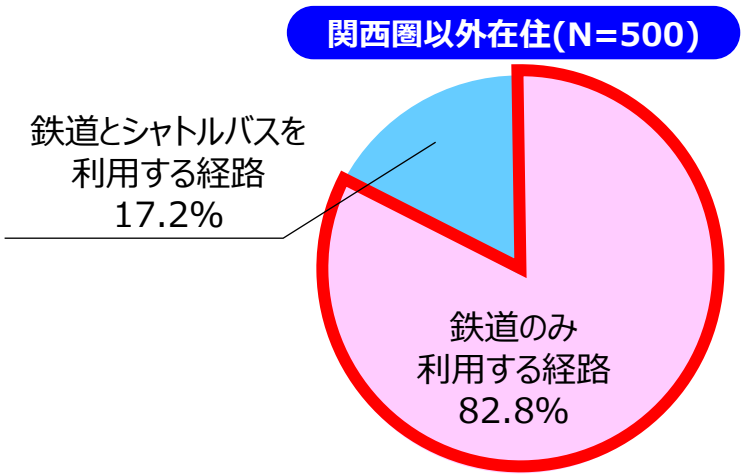
■大阪・関西万博会場への移動について、主な公共交通での移動手段は、鉄道とシャトルバスになります。大阪駅・梅田駅から万博会場に行く場合を想定した様々な仮想条件下における選択行動についてお答えください。
Q15. 上記に示す条件の場合、どちらの交通手段を選択しますか。

関西圏在住者、関西圏以外在住者ともに、「鉄道のみ利用する経路」の割合が高く、関西圏では87.0%、関西圏以外では82.8%である。





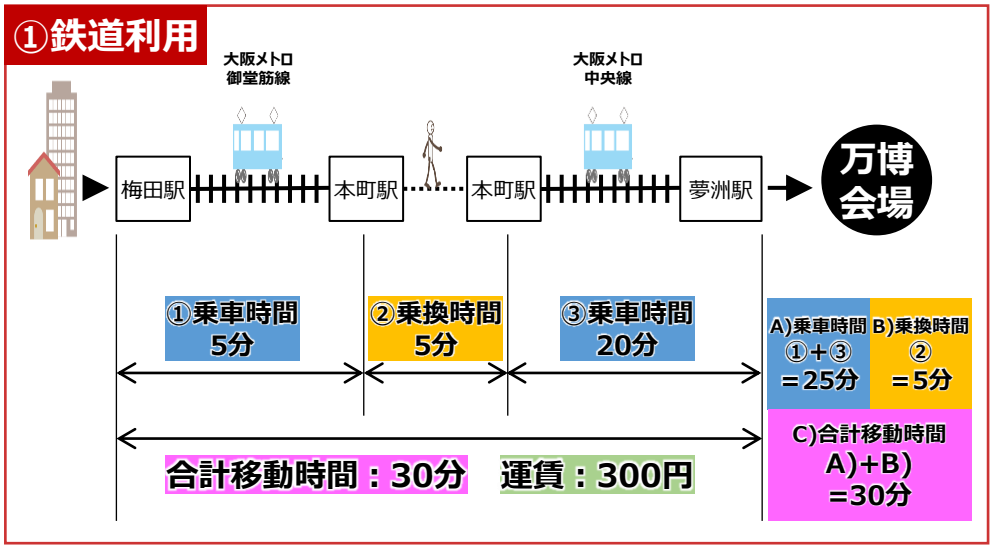


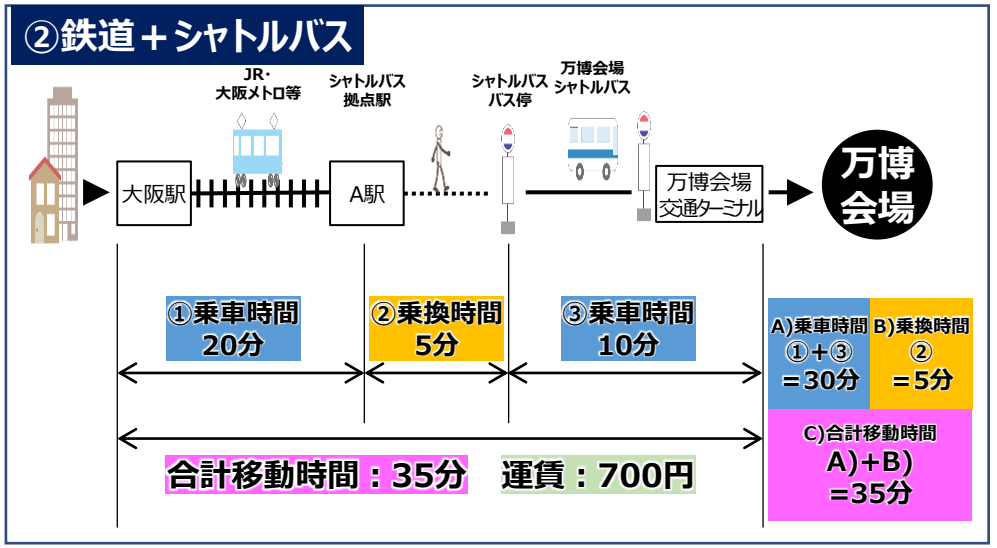


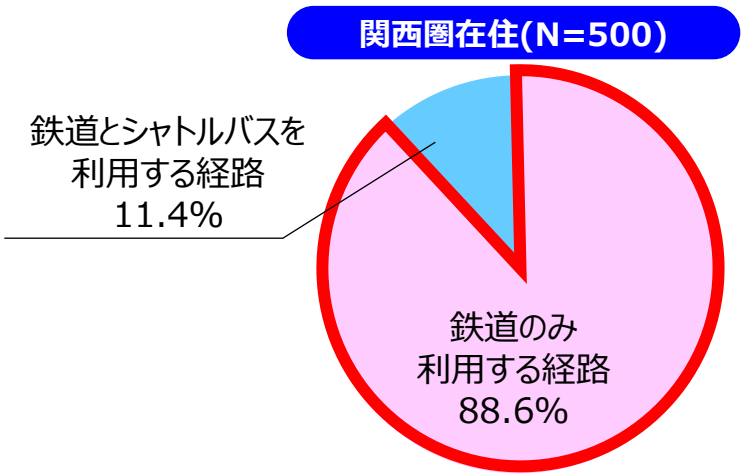
3．調査結果　③鉄道混雑に対する意向

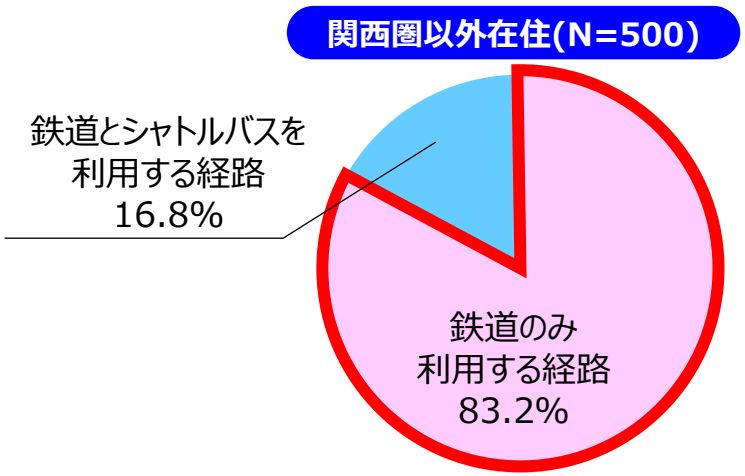
■大阪・関西万博会場への移動について、主な公共交通での移動手段は、鉄道とシャトルバスになります。大阪駅・梅田駅から万博会場に行く場合を想定した様々な仮想条件下における選択行動についてお答えください。
Q16．上記に示す条件の場合、どちらの交通手段を選択しますか。

関西圏在住者、関西圏以外在住者ともに、「鉄道のみ利用する経路」の割合が高く、関西圏では88.6%、関西圏以外では83.2%である。





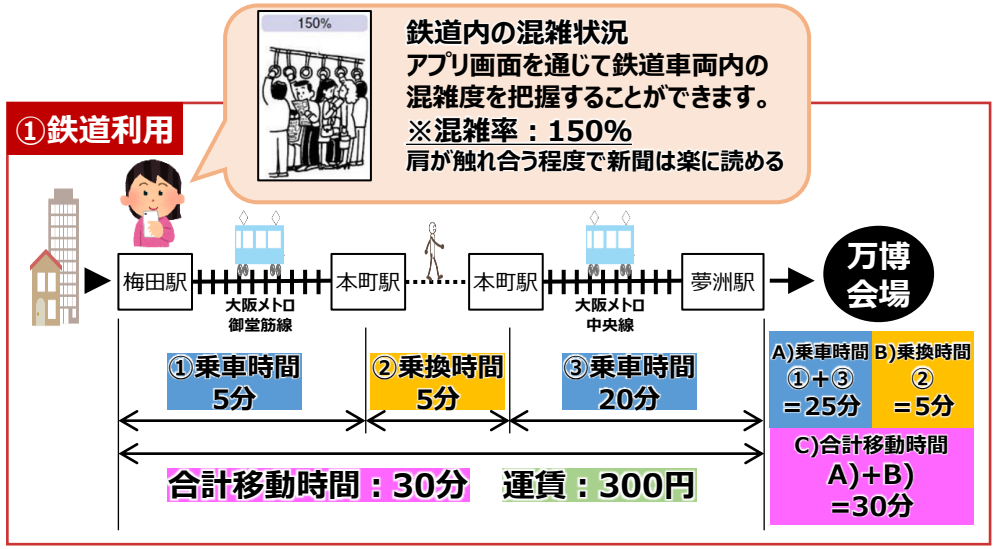


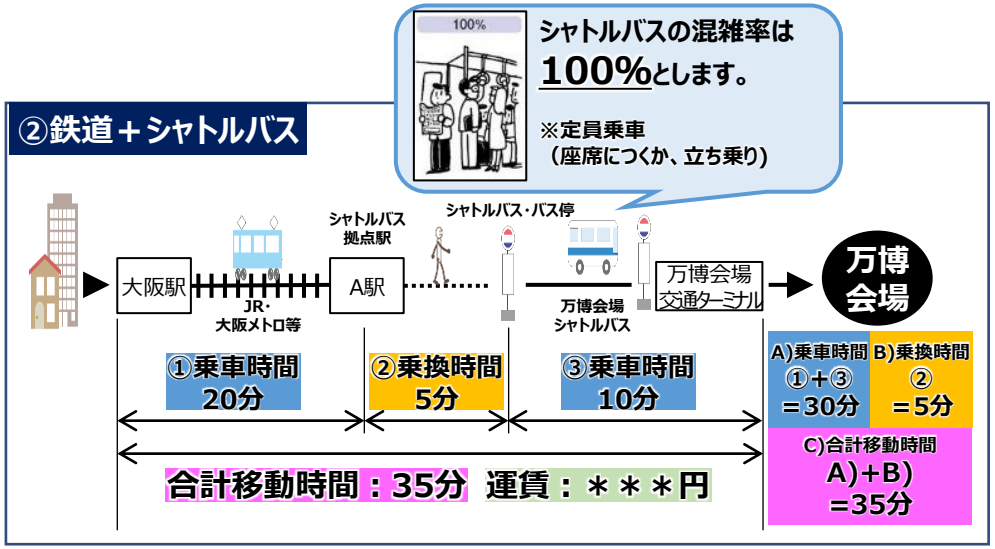


3．調査結果　③鉄道混雑に対する意向

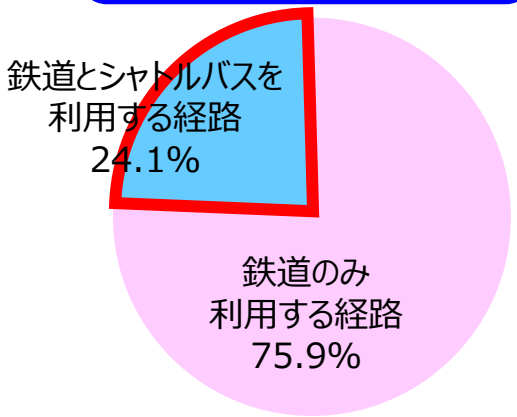
■大阪・関西万博会場への移動について、主な公共交通での移動手段は、鉄道とシャトルバスになります。大阪駅・梅田駅から万博会場に行く場合を想定した様々な仮想条件下における選択行動についてお答えください。
Q17．上記に示す条件の場合、どちらの交通手段を選択しますか。(関西圏在住者)

メトロ混雑率が150%の場合、関西圏在住者が「鉄道とシャトルバスを利用する経路」を選択する割合は、運賃300円のグループで24.1%、500円のグループで13.8%、700円のグループで10.2%である。

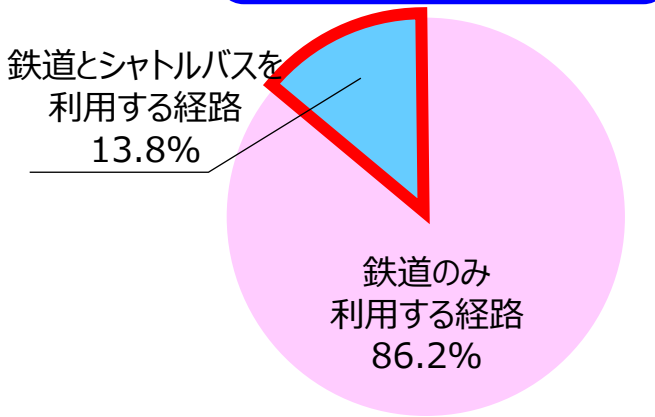




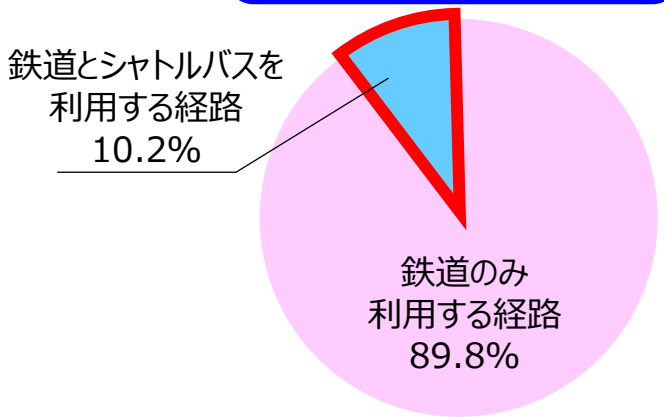
＊＊＊＝300円(N=166)



＊＊＊＝500円(N=167)



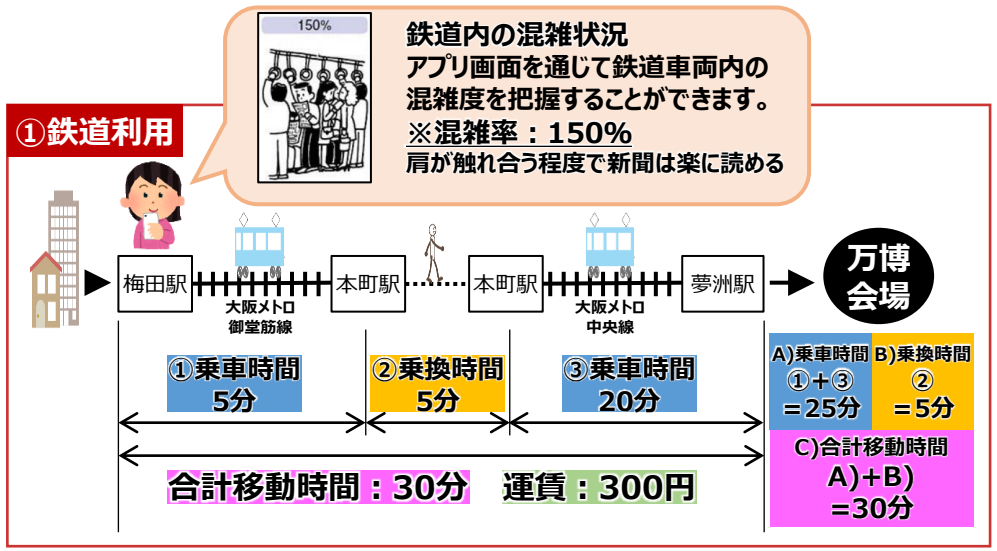
＊＊＊＝700円(N=167)

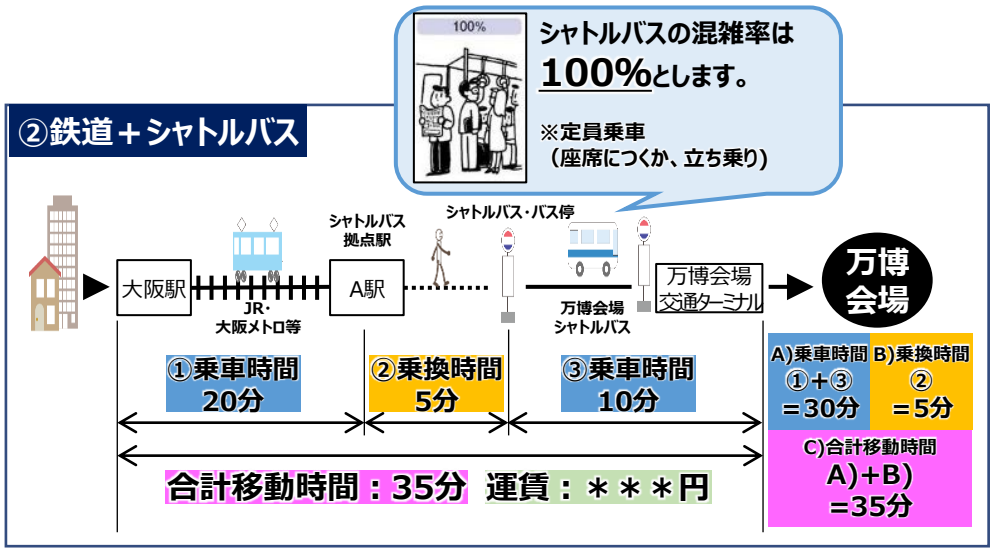


3．調査結果　③鉄道混雑に対する意向

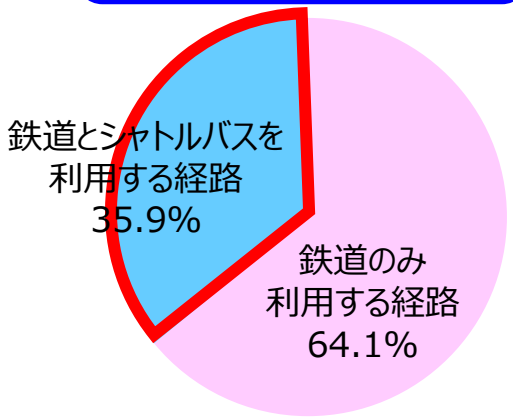
■大阪・関西万博会場への移動について、主な公共交通での移動手段は、鉄道とシャトルバスになります。大阪駅・梅田駅から万博会場に行く場合を想定した様々な仮想条件下における選択行動についてお答えください。
Q17．上記に示す条件の場合、どちらの交通手段を選択しますか。(関西圏以外在住者)

メトロ混雑率が150%の場合、関西圏以外在住者が「鉄道とシャトルバスを利用する経路」を選択する割合は、運賃300円のグループで35.9%、500円のグループで24.7%、700円のグループで18.6%である。

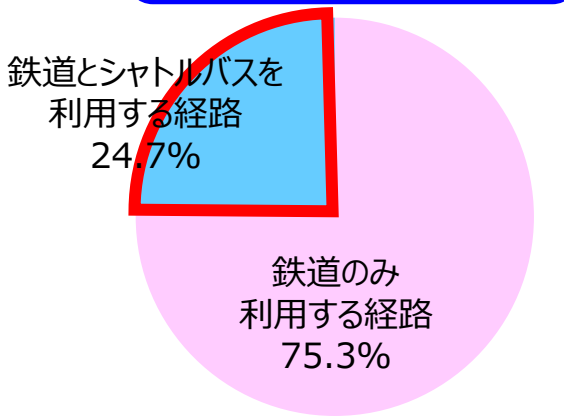




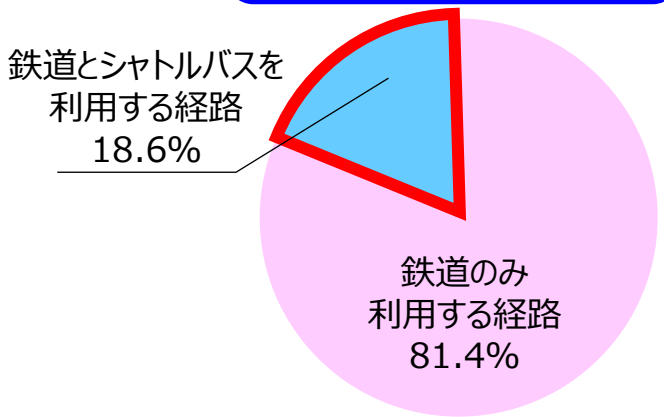
＊＊＊＝300円(N=167)



＊＊＊＝500円(N=166)



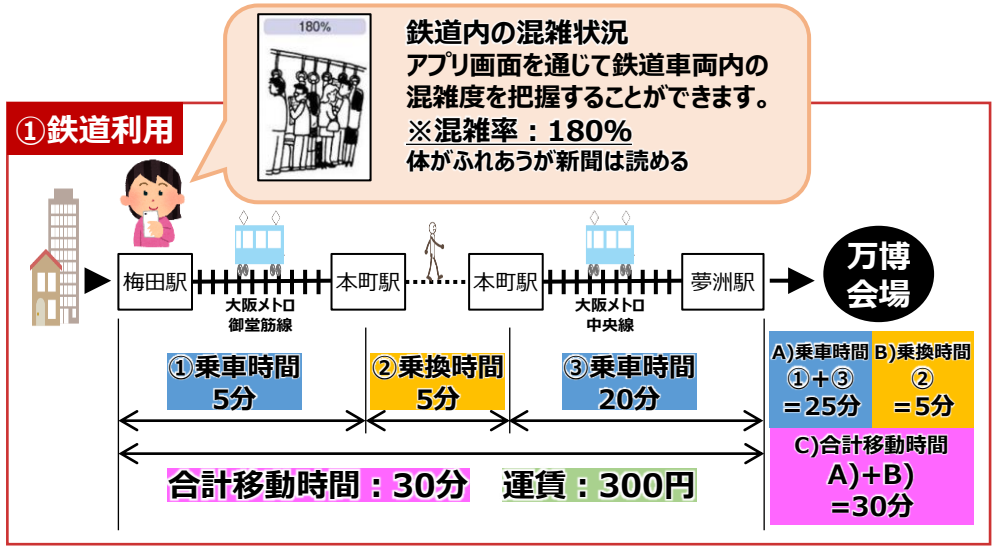
＊＊＊＝700円(N=167)

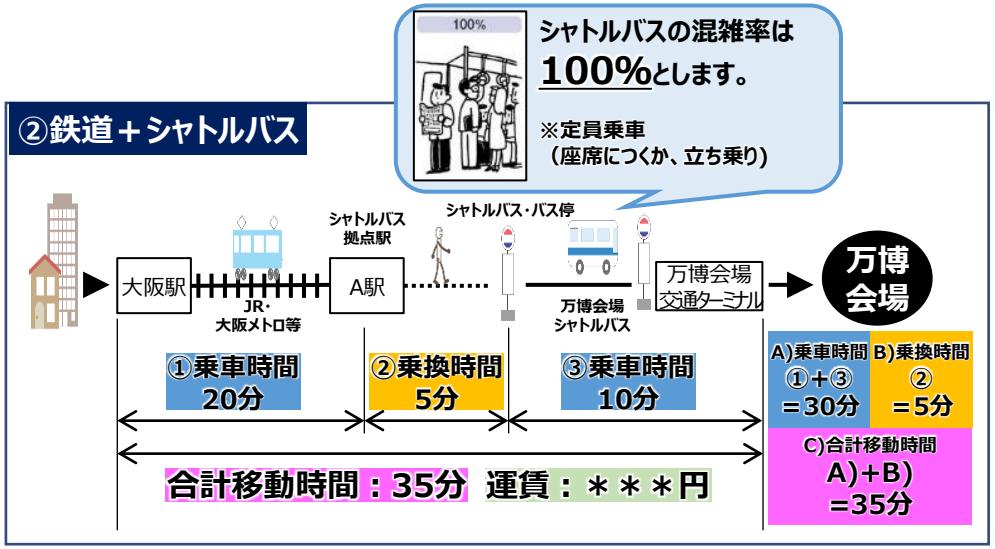


3．調査結果　③鉄道混雑に対する意向

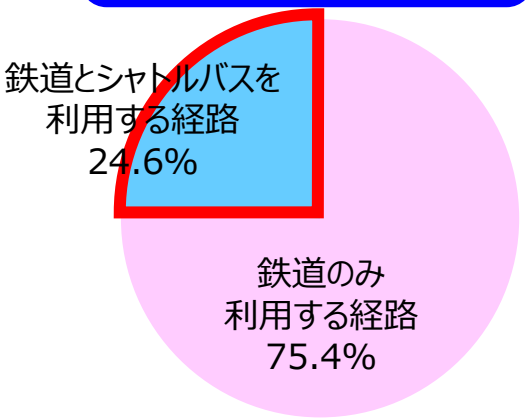
■大阪・関西万博会場への移動について、主な公共交通での移動手段は、鉄道とシャトルバスになります。大阪駅・梅田駅から万博会場に行く場合を想定した様々な仮想条件下における選択行動についてお答えください。
Q18．上記に示す条件の場合、どちらの交通手段を選択しますか。(関西圏在住者)

メトロ混雑率が180%の場合、関西圏在住者が「鉄道とシャトルバスを利用する経路」を選択する割合は、運賃300円のグループで24.6%、500円のグループで17.4%、700円のグループで23.5%、である。

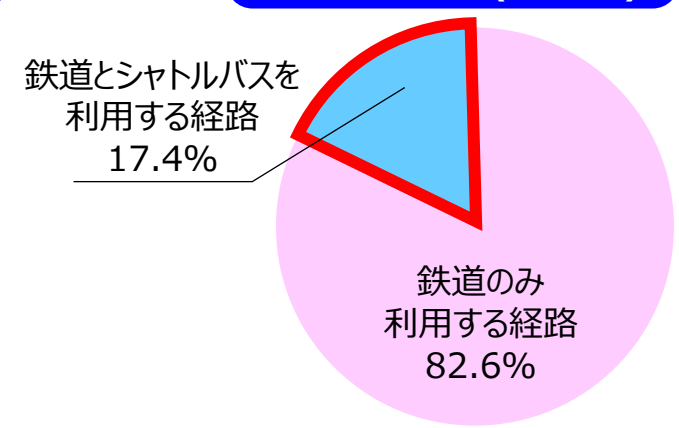




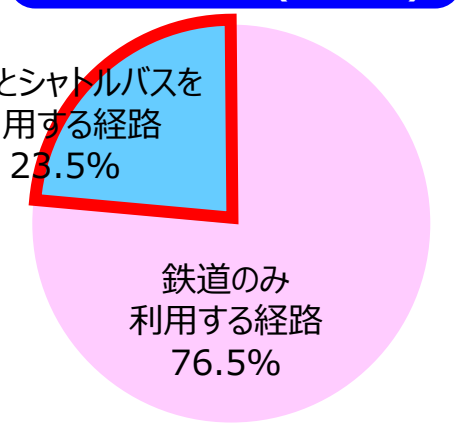
＊＊＊＝300円(N=167)



＊＊＊＝500円(N=167)



＊＊＊＝700円(N=166)

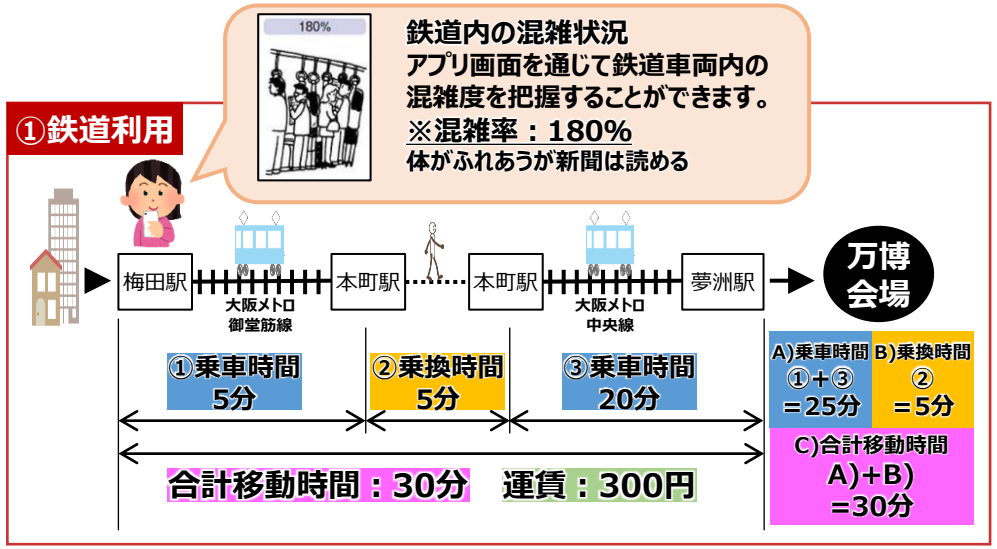


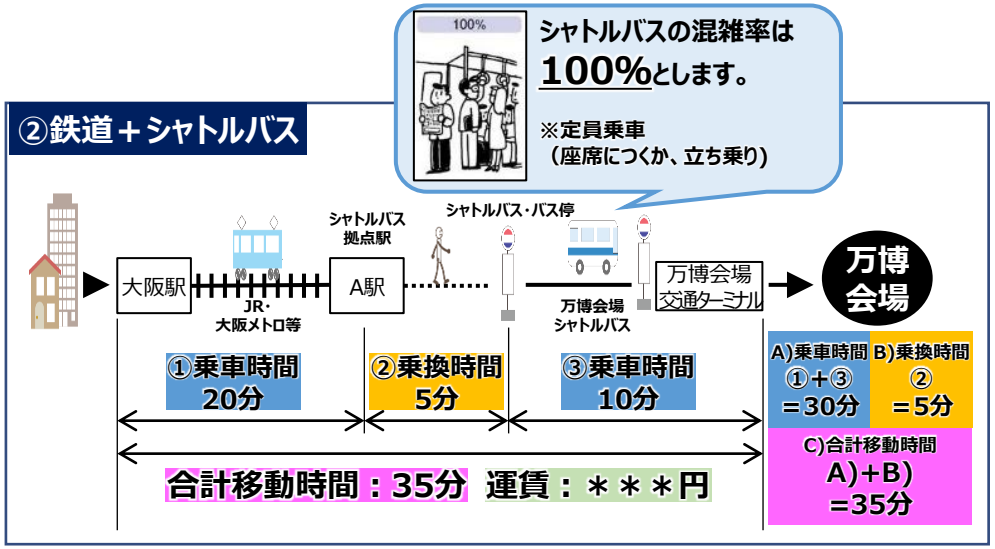
3．調査結果　③鉄道混雑に対する意向

■大阪・関西万博会場への移動について、主な公共交通での移動手段は、鉄道とシャトルバスになります。大阪駅・梅田駅から万博会場に行く場合を想定した様々な仮想条件下における選択行動についてお答えください。

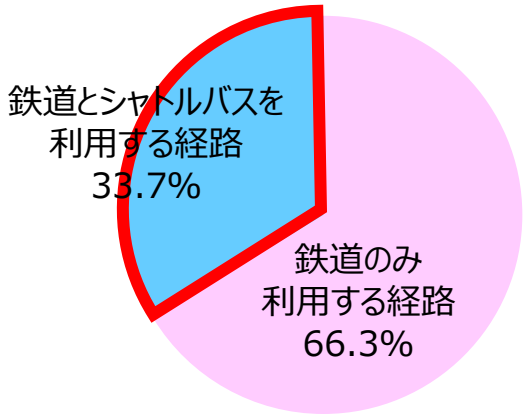
Q18．上記に示す条件の場合、どちらの交通手段を選択しますか。(関西圏以外在住者)

メトロ混雑率が180%の場合、関西圏以外在住者が「鉄道とシャトルバスを利用する経路」を選択する割合は、運賃300円のグループで33.7%、500円のグループで28.1%、700円のグループで31.1%である。

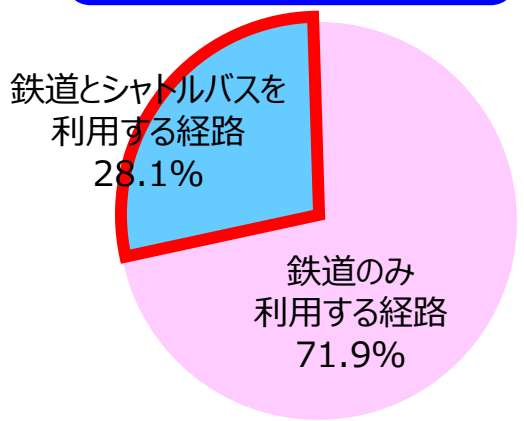




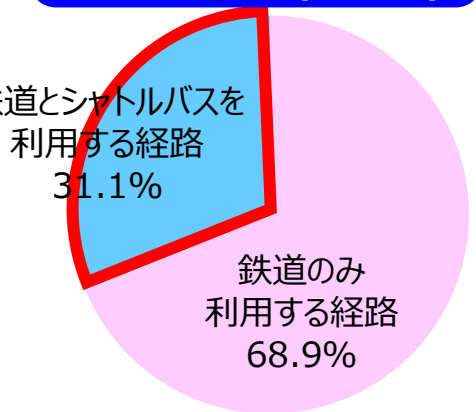
＊＊＊＝300円(N=166)



＊＊＊＝500円(N=167)



＊＊＊＝700円(N=167)

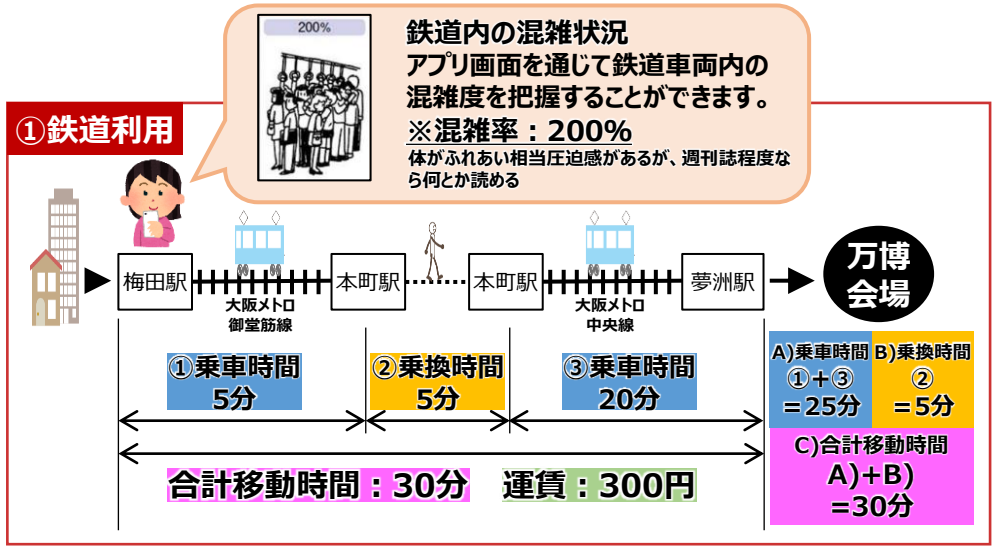


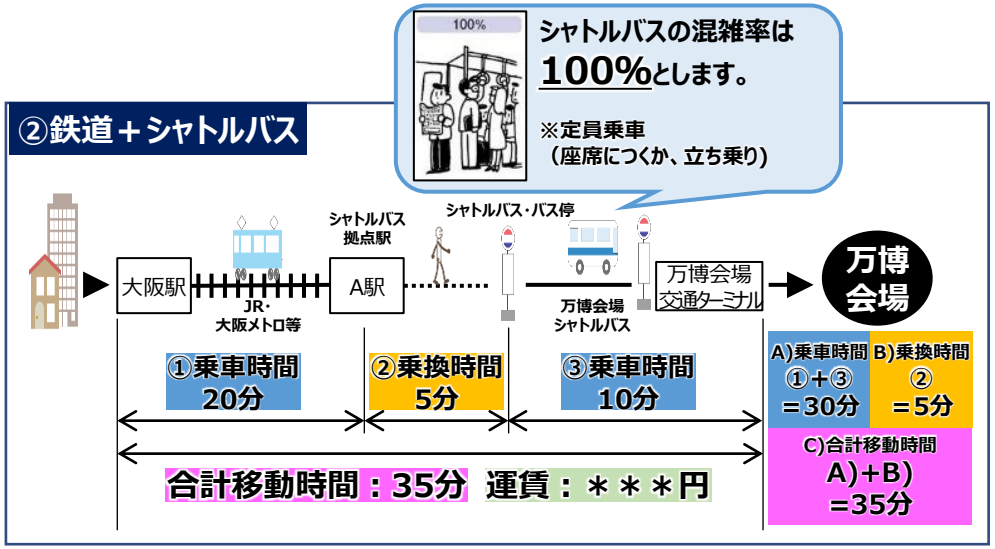
3．調査結果　③鉄道混雑に対する意向

■大阪・関西万博会場への移動について、主な公共交通での移動手段は、鉄道とシャトルバスになります。大阪駅・梅田駅から万博会場に行く場合を想定した様々な仮想条件下における選択行動についてお答えください。

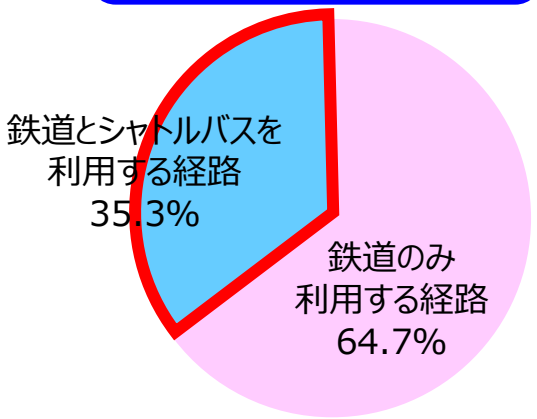
Q19．上記に示す条件の場合、どちらの交通手段を選択しますか。(関西圏在住者)

メトロ混雑率が200%の場合、関西圏在住者が「鉄道とシャトルバスを利用する経路」を選択する割合は、運賃300円のグループで35.3%、500円のグループで28.3%、700円のグループで24.0%である。

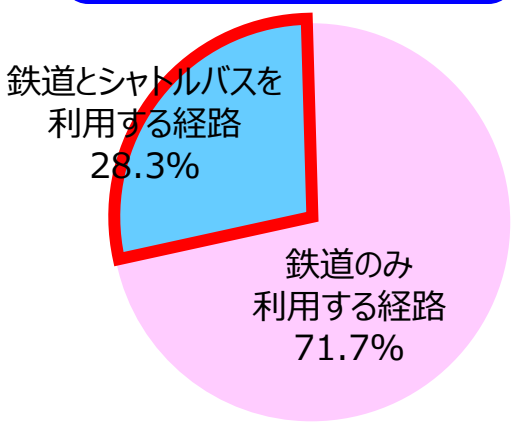




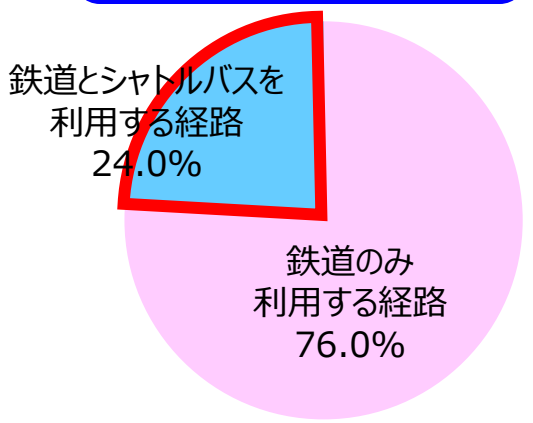
＊＊＊＝300円(N=167)



＊＊＊＝500円(N=166)



＊＊＊＝700円(N=167)

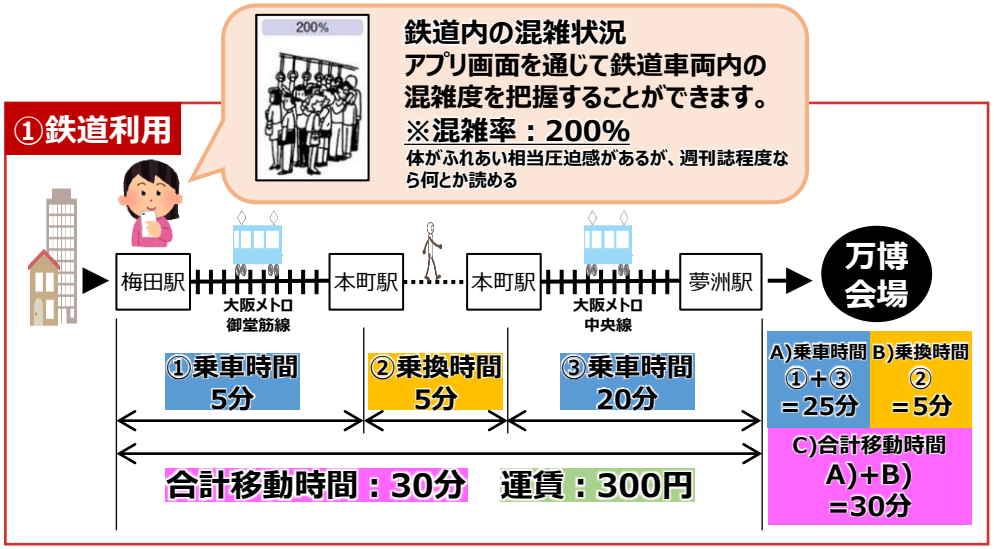


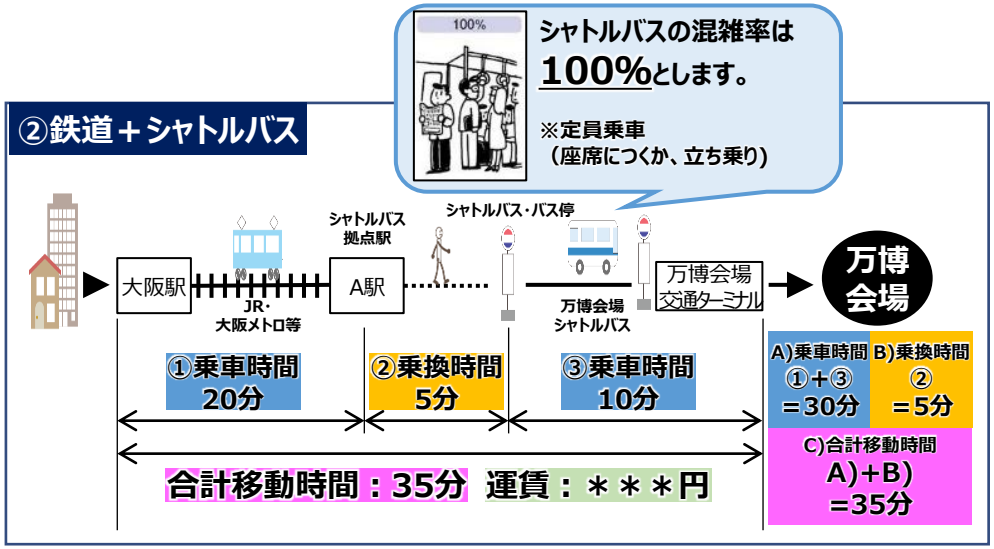
3．調査結果　③鉄道混雑に対する意向

■大阪・関西万博会場への移動について、主な公共交通での移動手段は、鉄道とシャトルバスになります。大阪駅・梅田駅から万博会場に行く場合を想定した様々な仮想条件下における選択行動についてお答えください。

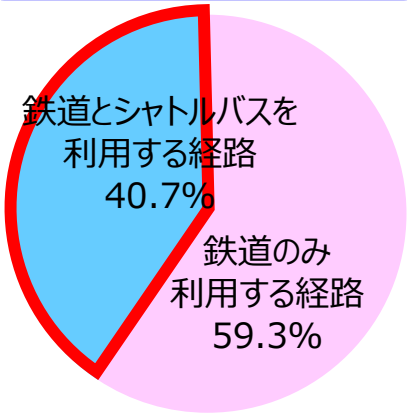
Q19．上記に示す条件の場合、どちらの交通手段を選択しますか。(関西圏以外在住者)

メトロ混雑率が200%の場合、関西圏以外在住者が「鉄道とシャトルバスを利用する経路」を選択する割合は、運賃300円のグループで40.7%、500円のグループで42.5%、700円のグループで33.1%である。

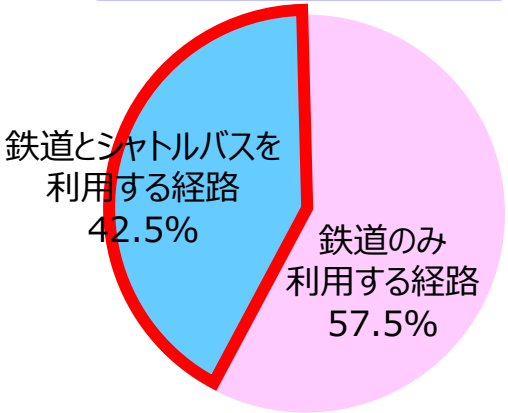




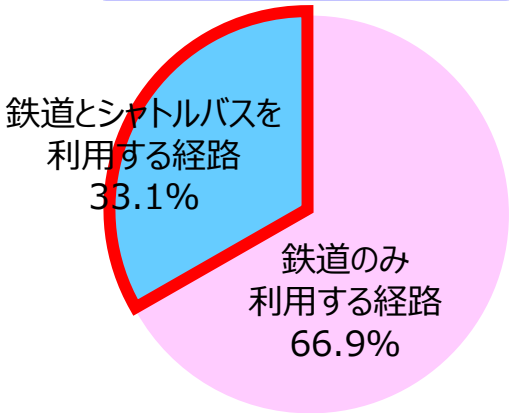
＊＊＊＝300円(N=167)



＊＊＊＝500円(N=167)



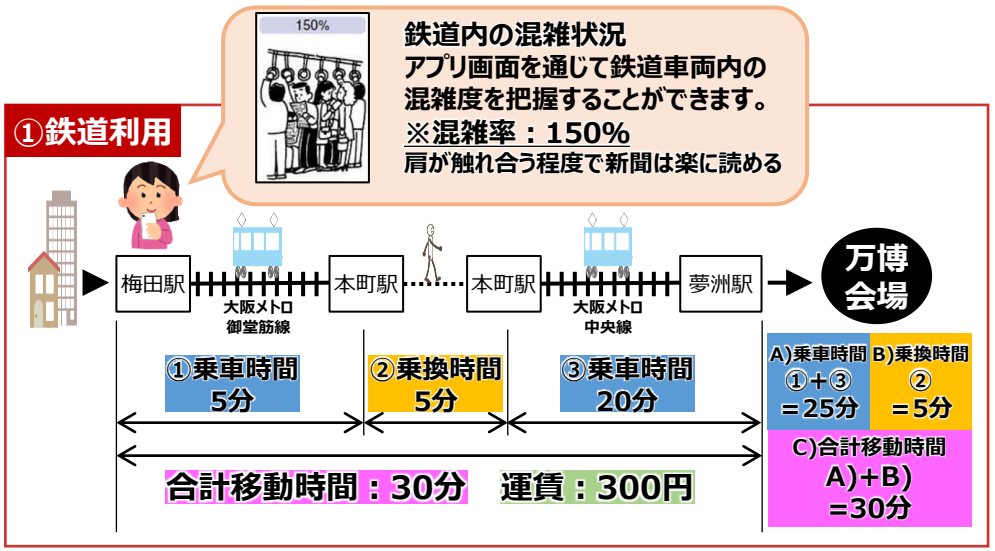
＊＊＊＝700円(N=166)

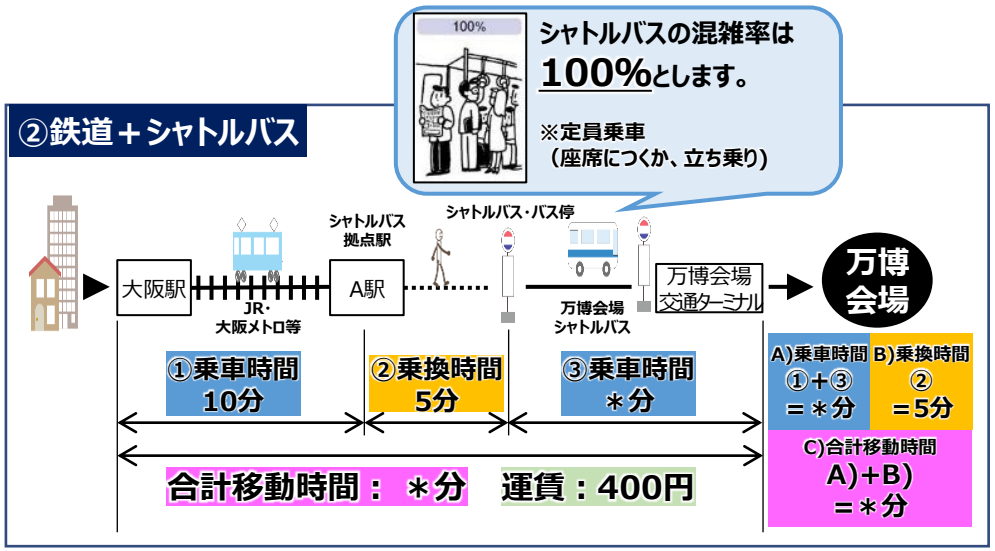


3．調査結果　③鉄道混雑に対する意向

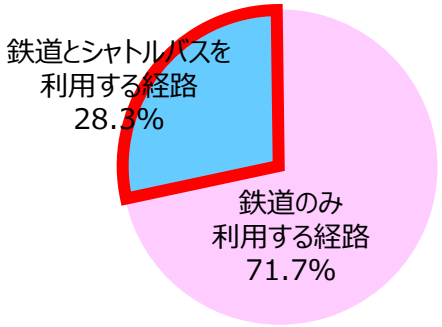
■大阪・関西万博会場への移動について、主な公共交通での移動手段は、鉄道とシャトルバスになります。大阪駅・梅田駅から万博会場に行く場合を想定した様々な仮想条件下における選択行動についてお答えください。
Q20．上記に示す条件の場合、どちらの交通手段を選択しますか。(関西圏在住者)

メトロ混雑率が150%、運賃が400円の場合、関西圏在住者が「鉄道とシャトルバスを利用する経路」を選択する割合は、合計移動時間25分のグループで28.3%、35分のグループで21.0%、40分のグループで21.6%である。

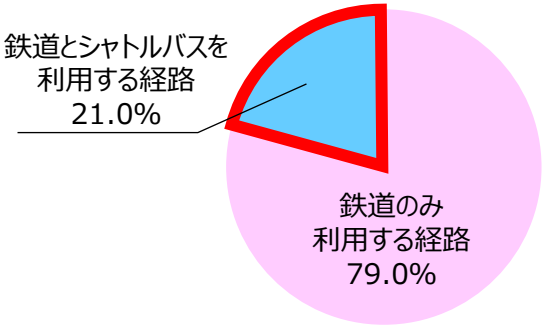




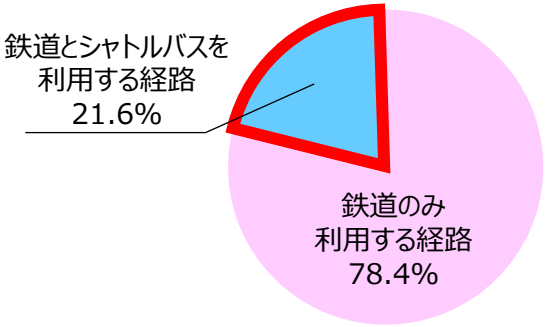
③＝10分、A)＝20分、C)合計移動時間＝25分 (N=166)



③＝20分、A)＝30分、C)合計移動時間＝35分 (N=167)



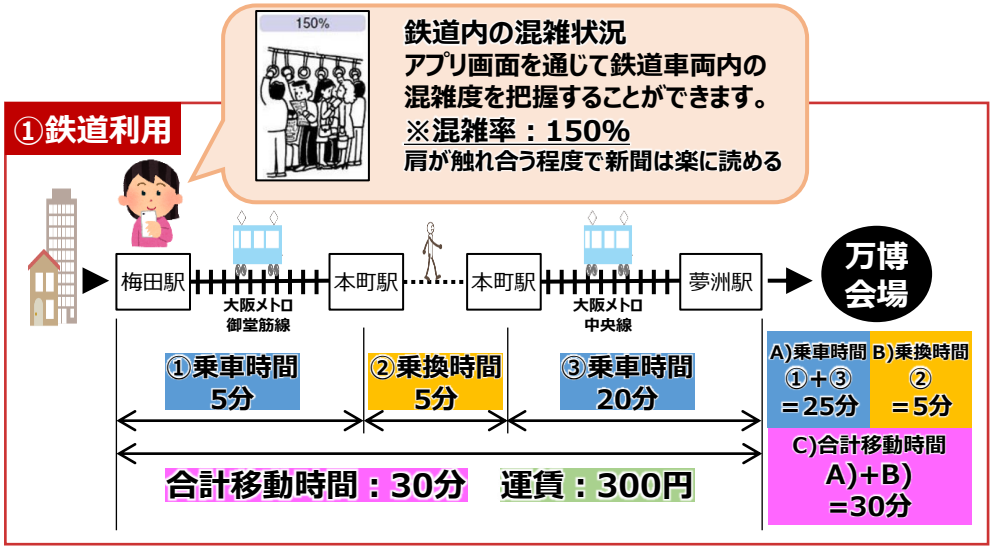
③＝25分、A)＝35分、C)合計移動時間＝40分 (N=167)

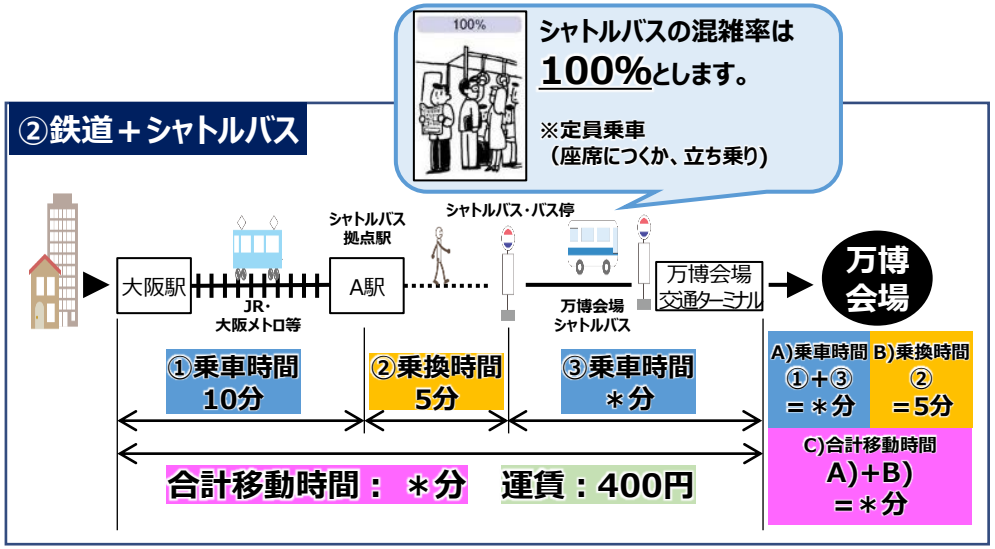


3．調査結果　③鉄道混雑に対する意向

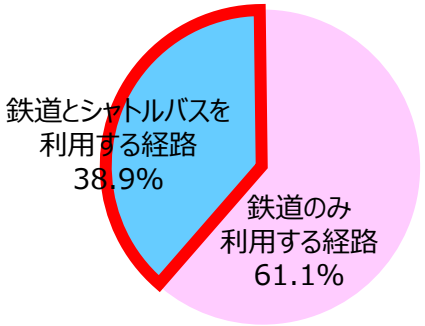
■大阪・関西万博会場への移動について、主な公共交通での移動手段は、鉄道とシャトルバスになります。大阪駅・梅田駅から万博会場に行く場合を想定した様々な仮想条件下における選択行動についてお答えください。
Q20．上記に示す条件の場合、どちらの交通手段を選択しますか。(関西圏以外在住者)

メトロ混雑率が150%、運賃が400円の場合、関西圏以外在住者が「鉄道とシャトルバスを利用する経路」を選択する割合は、合計移動時間25分のグループで38.9%、35分のグループで34.3%、40分のグループで26.9%である。

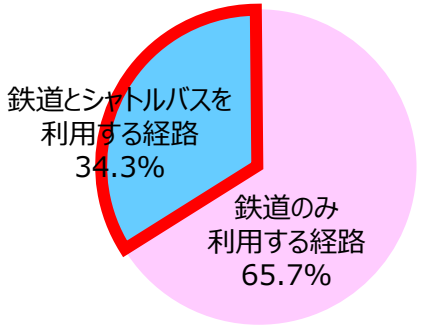




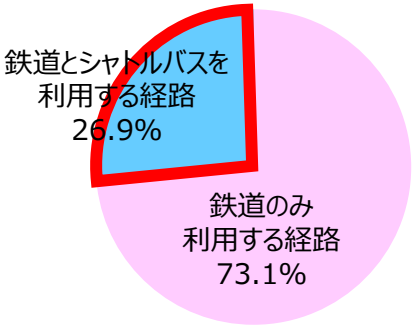
③＝10分、A)＝20分、C)合計移動時間＝25分 (N=167)



③＝20分、A)＝30分、C)合計移動時間＝35分 (N=166)



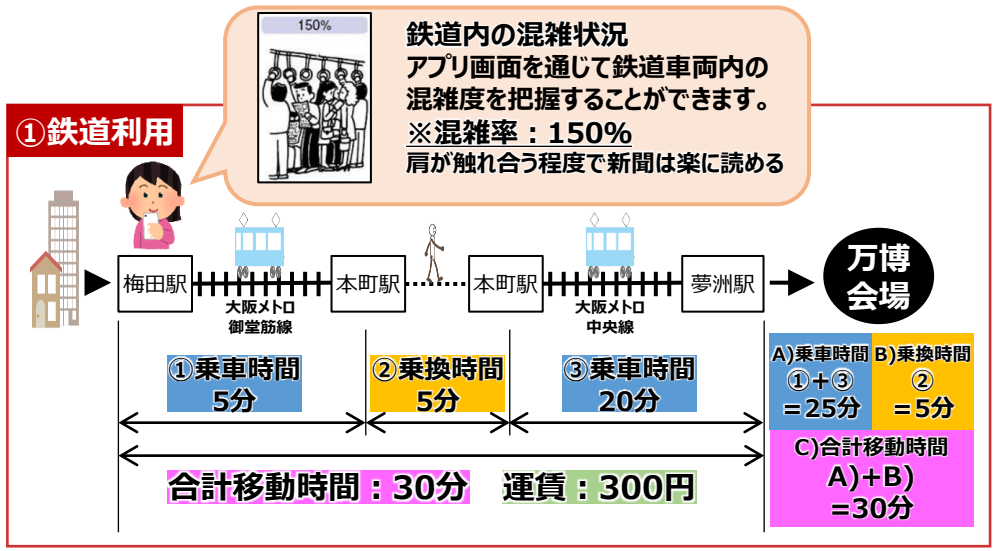
③＝25分、A)＝35分、C)合計移動時間＝40分 (N=167)

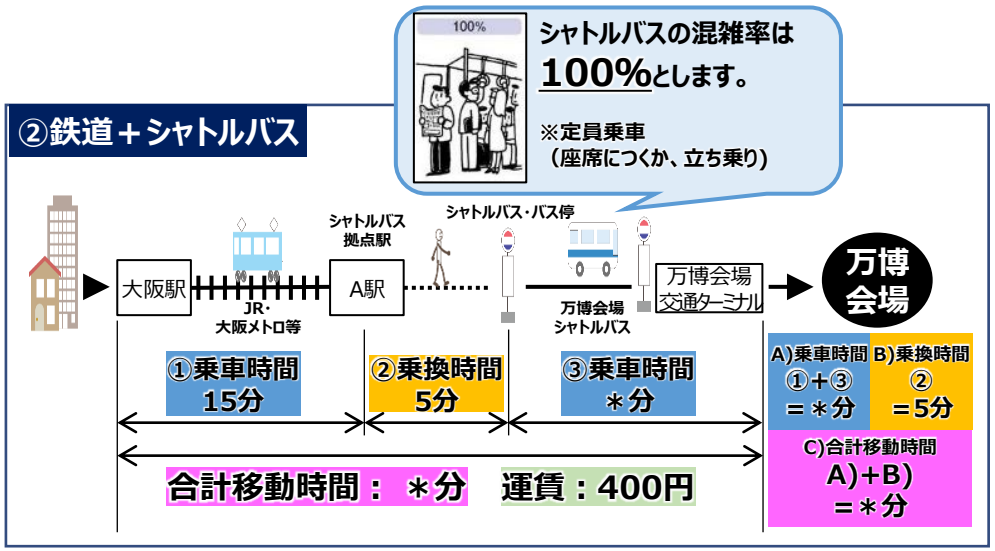


3．調査結果　③鉄道混雑に対する意向

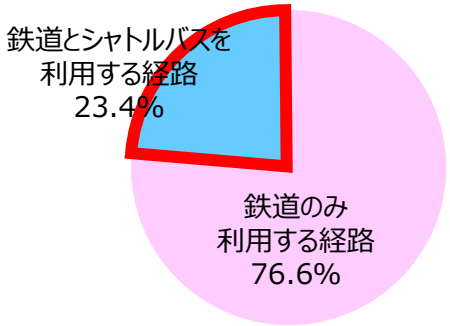
■大阪・関西万博会場への移動について、主な公共交通での移動手段は、鉄道とシャトルバスになります。大阪駅・梅田駅から万博会場に行く場合を想定した様々な仮想条件下における選択行動についてお答えください。
Q21．上記に示す条件の場合、どちらの交通手段を選択しますか。(関西圏在住者)

メトロ混雑率が150%、運賃が400円の場合、関西圏在住者が「鉄道とシャトルバスを利用する経路」を選択する割合は、合計移動時間30分のグループで23.4%、40分のグループで17.4%、45分のグループで21.7%である。

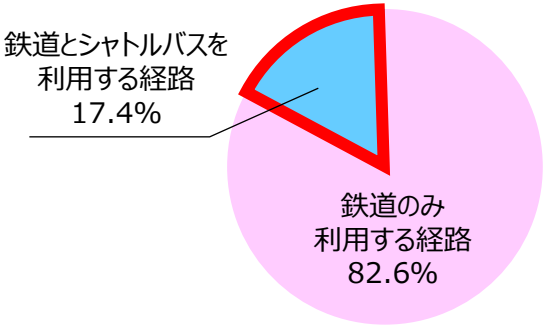




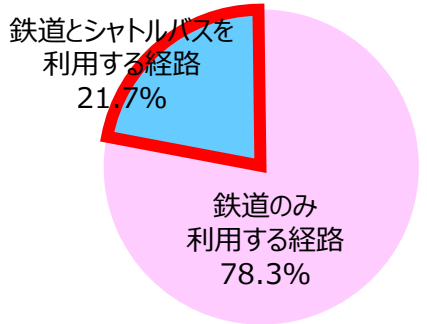
③＝10分、A)＝25分、C)合計移動時間＝30分 (N=167)



③＝20分、A)＝35分、C)合計移動時間＝40分 (N=167)



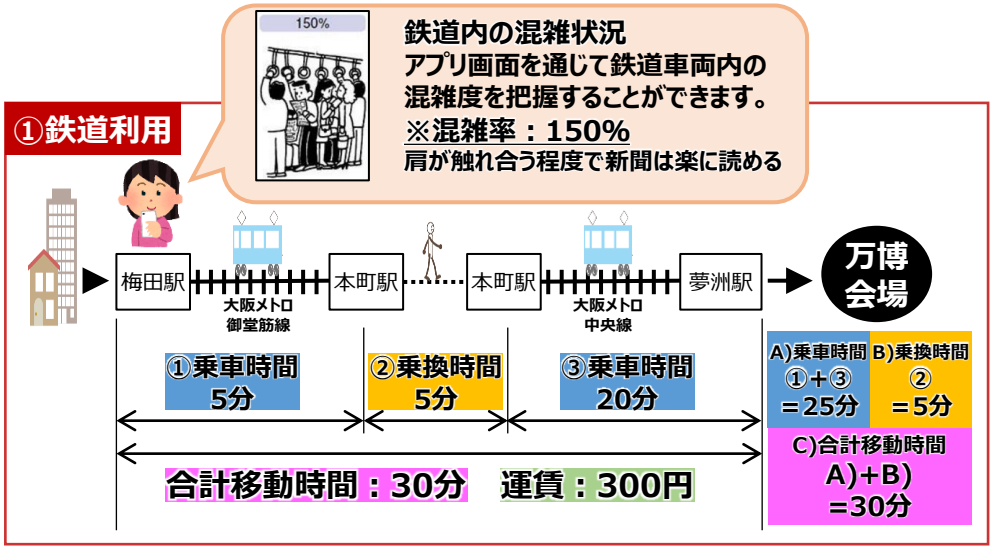
③＝25分、A)＝40分、C)合計移動時間＝45分 (N=166)

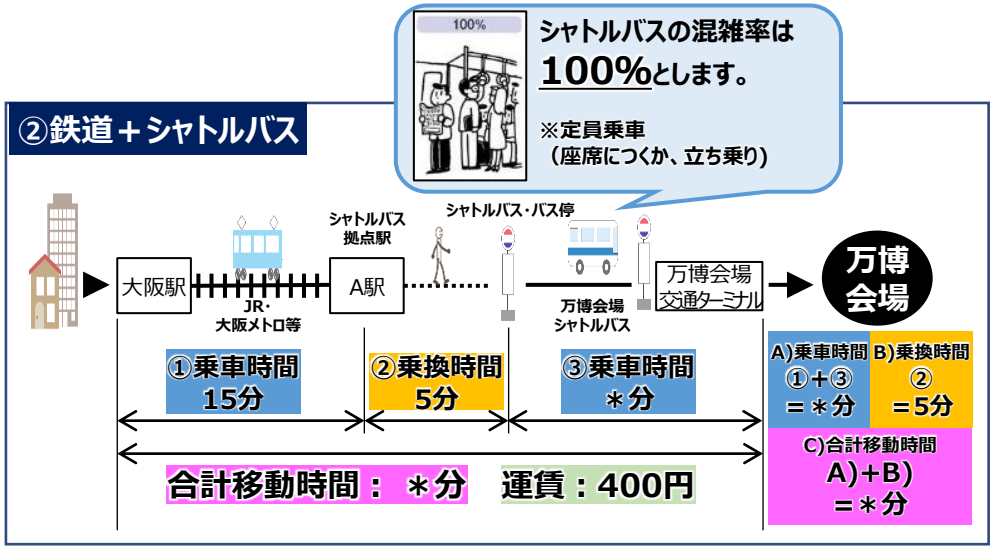


3．調査結果　③鉄道混雑に対する意向

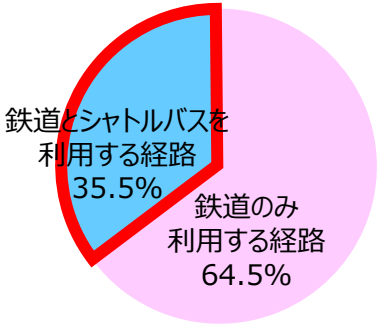
■大阪・関西万博会場への移動について、主な公共交通での移動手段は、鉄道とシャトルバスになります。大阪駅・梅田駅から万博会場に行く場合を想定した様々な仮想条件下における選択行動についてお答えください。
Q21．上記に示す条件の場合、どちらの交通手段を選択しますか。(関西圏以外在住者)

メトロ混雑率が150%、運賃が400円の場合、関西圏以外在住者が「鉄道とシャトルバスを利用する経路」を選択する割合は、合計移動時間30分のグループで35.5%、40分のグループで22.8%、45分のグループで29.3%である。

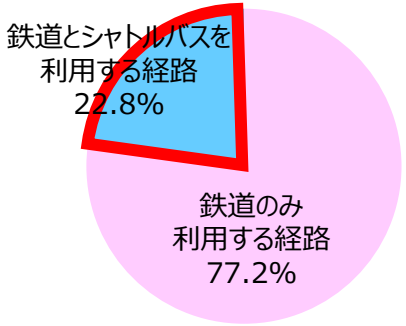




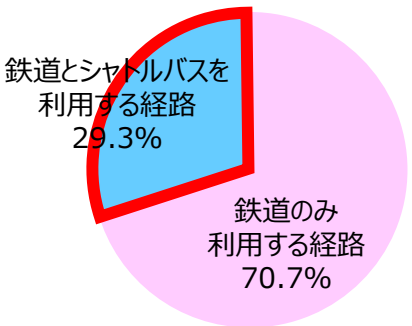
③＝10分、A)＝25分、C)合計移動時間＝30分 (N=166)



③＝20分、A)＝35分、C)合計移動時間＝40分 (N=167)



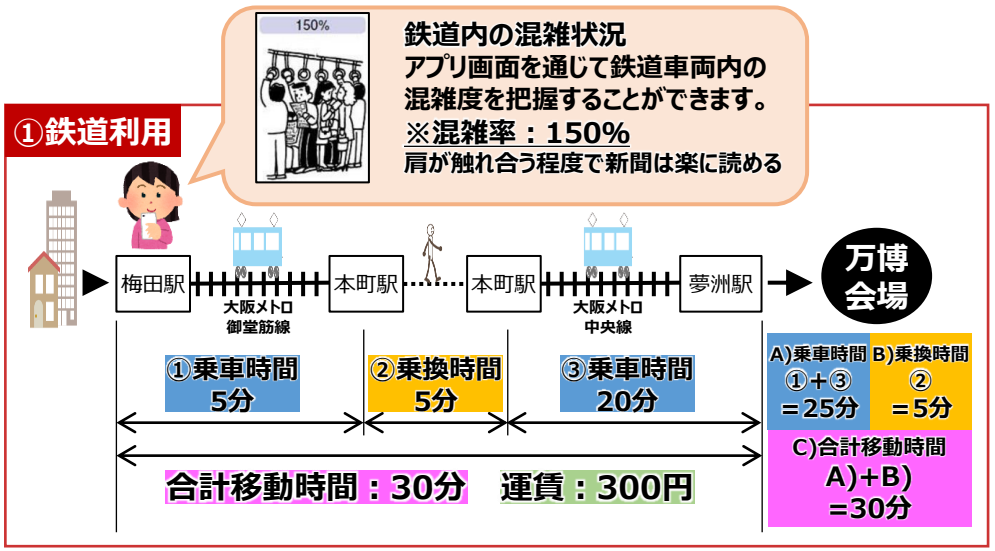
③＝25分、A)＝40分、C)合計移動時間＝45分 (N=167)

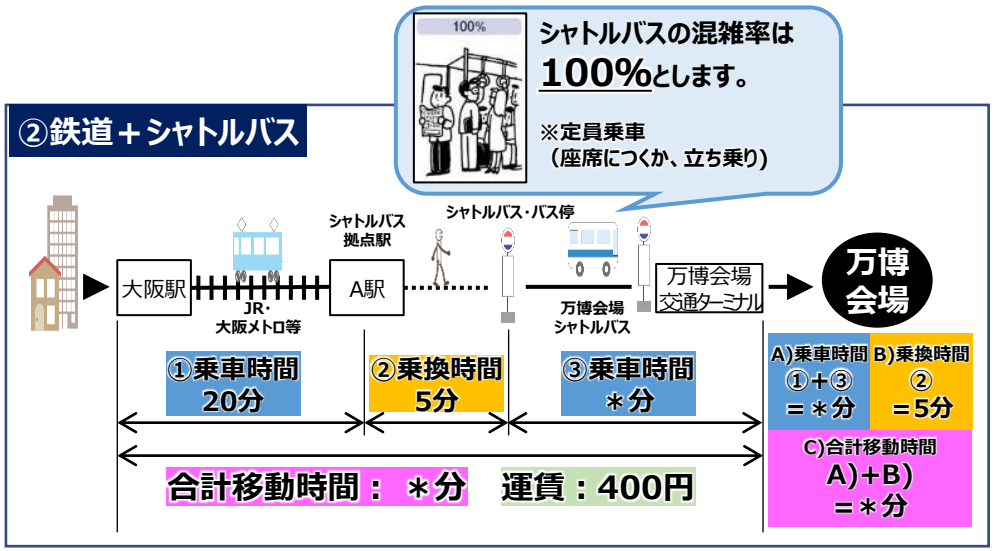


3．調査結果　③鉄道混雑に対する意向

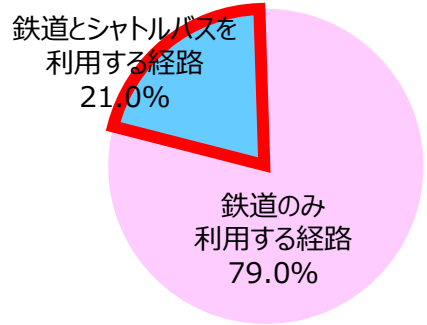
■大阪・関西万博会場への移動について、主な公共交通での移動手段は、鉄道とシャトルバスになります。大阪駅・梅田駅から万博会場に行く場合を想定した様々な仮想条件下における選択行動についてお答えください。
Q22．上記に示す条件の場合、どちらの交通手段を選択しますか。(関西圏在住者)

メトロ混雑率が150%、運賃が400円の場合、関西圏在住者が「鉄道とシャトルバスを利用する経路」を選択する割合は、合計移動時間35分のグループで21.0%、45分のグループで23.5%、50分のグループで19.2%である。

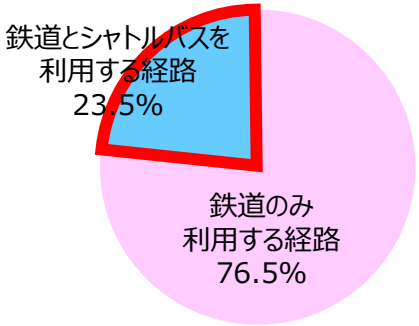




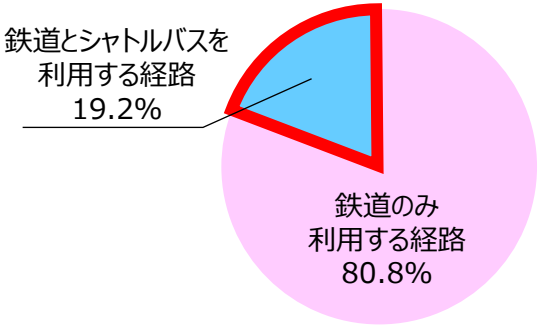
③＝10分、A)＝30分、C)合計移動時間＝35分 (N=167)



③＝20分、A)＝40分、C)合計移動時間＝45分 (N=166)



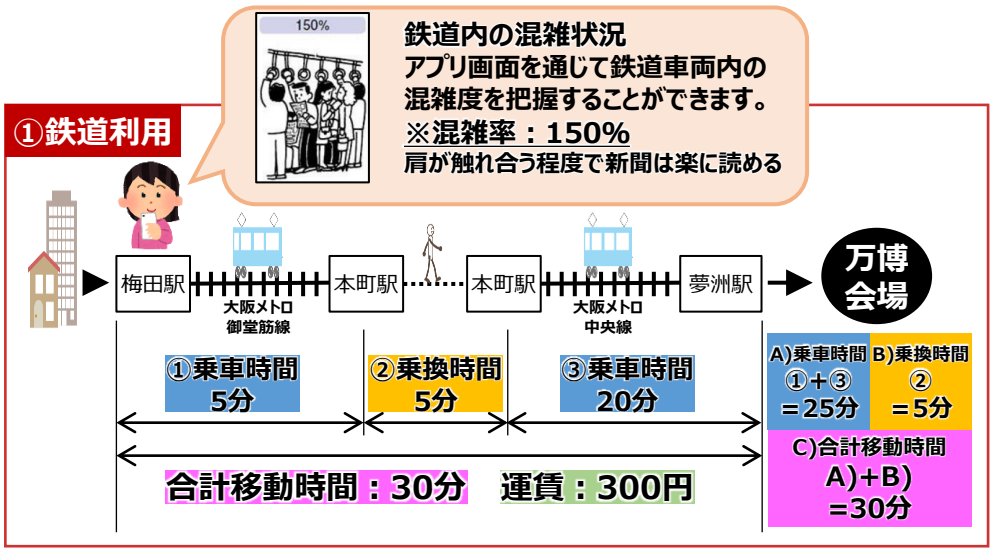
③＝25分、A)＝45分、C)合計移動時間＝50分 (N=167)

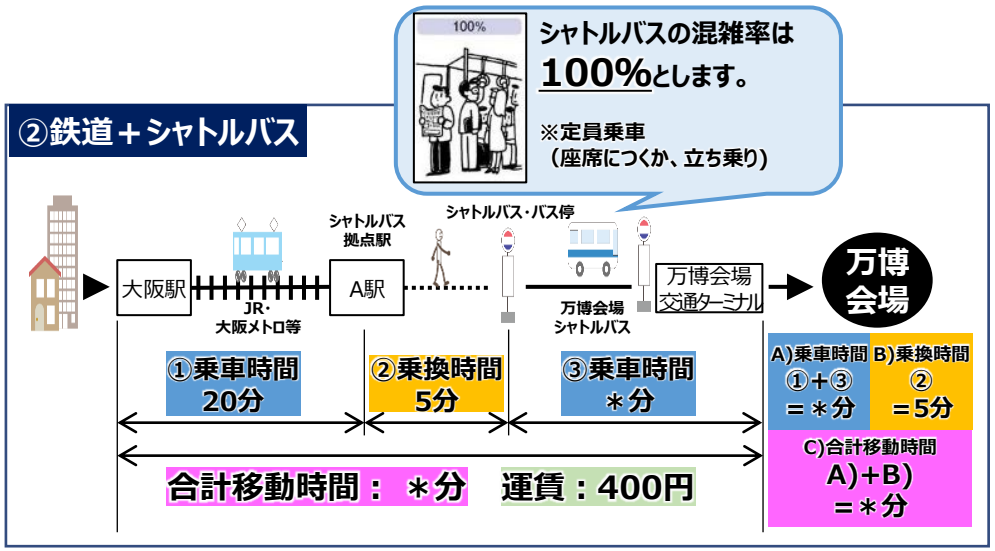


3．調査結果　③鉄道混雑に対する意向

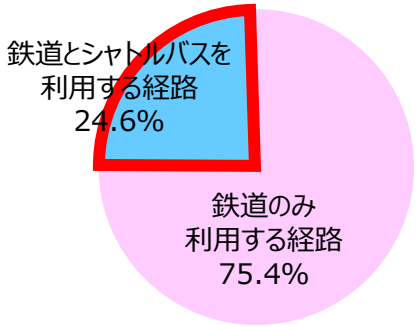
■大阪・関西万博会場への移動について、主な公共交通での移動手段は、鉄道とシャトルバスになります。大阪駅・梅田駅から万博会場に行く場合を想定した様々な仮想条件下における選択行動についてお答えください。
Q22．上記に示す条件の場合、どちらの交通手段を選択しますか。(関西圏以外在住者)

メトロ混雑率が150%、運賃が400円の場合、関西圏以外在住者が「鉄道とシャトルバスを利用する経路」を選択する割合は、合計移動時間35分のグループで24.6%、45分のグループで31.1%、50分のグループで30.1%である。

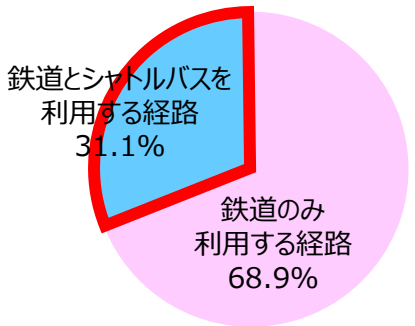




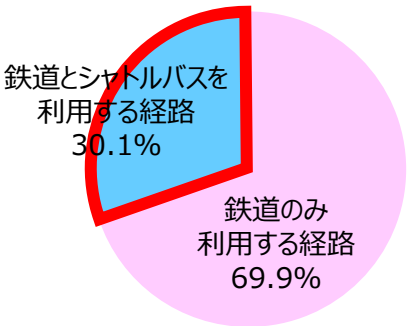
③＝10分、A)＝30分、C)合計移動時間＝35分 (N=167)



③＝20分、A)＝40分、C)合計移動時間＝45分 (N=167)



③＝25分、A)＝45分、C)合計移動時間＝50分 (N=166)

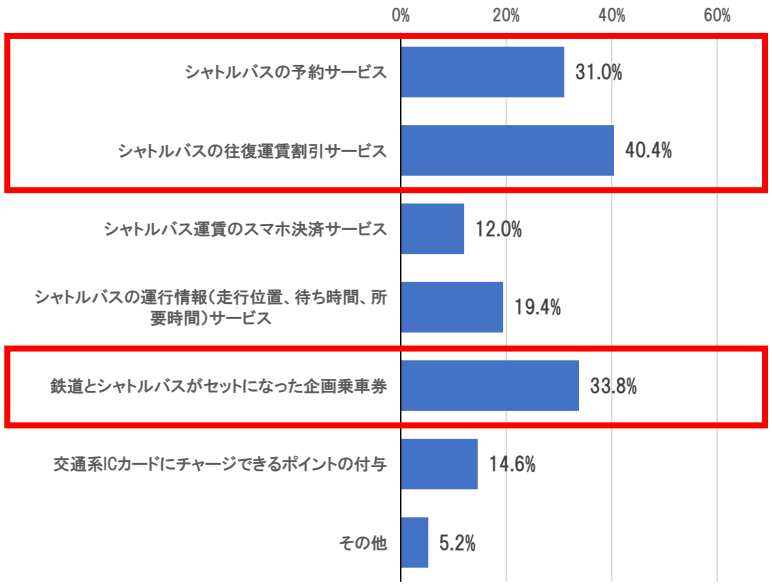


3．調査結果　④シャトルバスへの転換意向

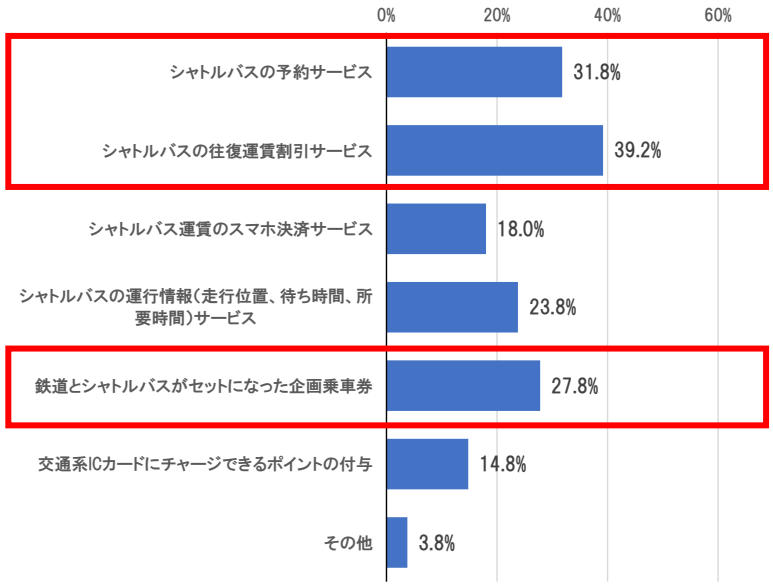
■大阪メトロ中央線利用からシャトルバス利用や出発時間変更するための条件についてお聞きします。大阪駅周辺から大阪メトロ中央線を利用して万博会場に行くことを考えていると想定してお答えください。
Q23.シャトルバスにどのようなサービスが提供されれば、シャトルバスへ転換しますか。特に重要なものを2つまでお答えください。また、選択肢以外の条件がありましたら、その他に記入してください。（2つまで）

関西圏では「シャトルバスの往復運賃割引サービス」の割合が最も高く40.4%、次いで「鉄道とシャトルバスがセットになった企画乗車券」の33.8%、「シャトルバスの予約サービス」の31.0%である。関西圏以外では「シャトルバスの往復運賃割引サービス」の割合が最も高く39.2%、次いで「シャトルバスの予約サービス」の31.8%、「鉄道とシャトルバスがセットになった企画乗車券」の27.8%である。

関西圏在住(N=500)



関西圏以外在住(N=500)



その他（全45）の内訳

関西圏）・どのようなサービスがあってもシャトルバスを利用しない:8　・定時性:6　・必ず着席できる:5　・無料:3　・乗換のバリアフリー化:1
・乗り場までの無料送迎:1　・乗換なし:1　・会場までの徒歩距離が短い:1

関西圏以外）・定時性:7　・どのようなサービスがあってもシャトルバスを利用しない:5　・必ず着席できる:3　・乗換なし:2
・便数が多い:1　・予約・購入の手続きが煩雑ではない:1

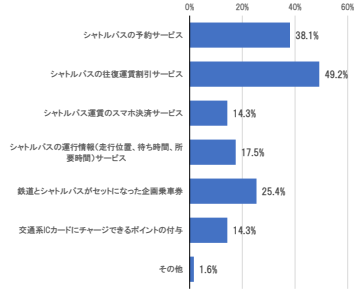
3．調査結果　④シャトルバスへの転換意向

■大阪メトロ中央線利用からシャトルバス利用や出発時間変更するための条件についてお聞きします。大阪駅周辺から大阪メトロ中央線を利用して万博会場に行くことを考えていると想定してお答えください。
Q23.シャトルバスにどのようなサービスが提供されれば、シャトルバスへ転換しますか。特に重要なものを2つまでお答えください。また、選択肢以外の条件がありましたら、その他に記入してください。（2つまで）

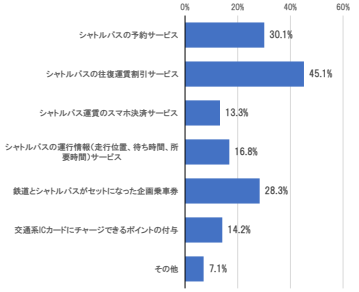
年齢階層別にみると、関西圏では年齢階層によらず、ニーズの高い項目は大きく変わらないものの、70代では、「シャトルバスの運行情報」のニーズが高くなっている。

関西圏以外においても、関西圏と近い傾向があるが、関西圏以外の方が若い世代で「シャトルバス運賃の決済サービス」が、高齢層で「シャトルバスの運行情報」のニーズが高くなっている。

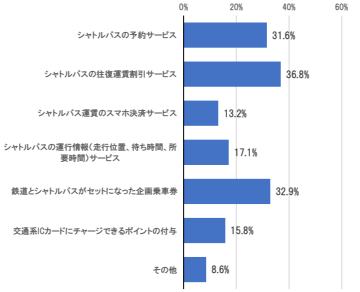
関西圏在住~30代(N=63)



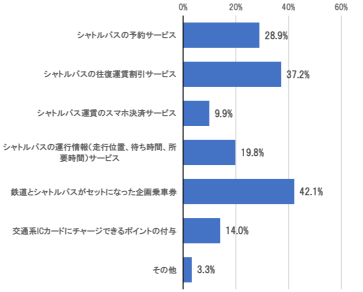
関西圏在住40代(N=113)



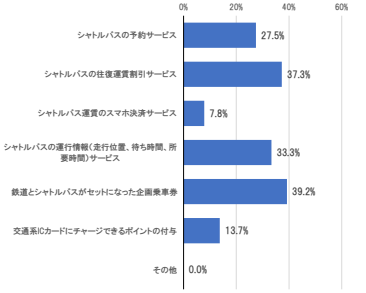
関西圏在住50代(N=152)



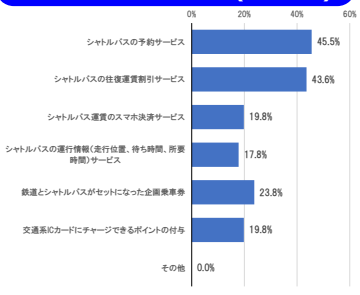
関西圏在住60代(N=121)



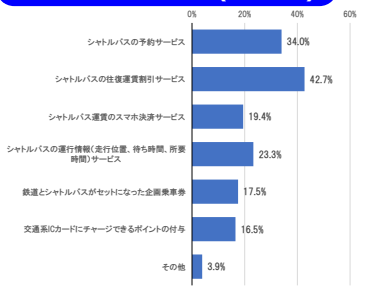
関西圏在住70代(N=51)



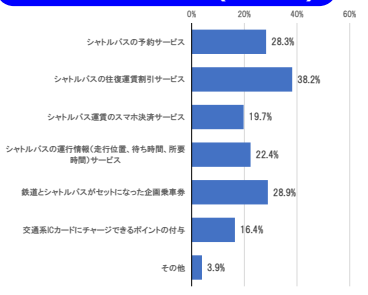
関西圏以外在住~30代(N=101)



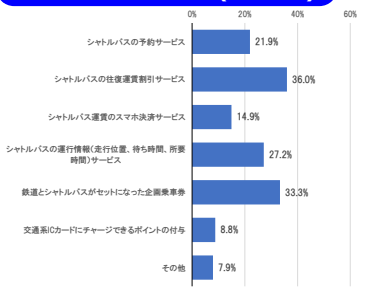
関西圏以外在住40代(N=103)



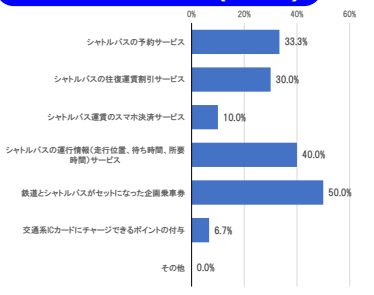
関西圏以外在住50代(N=152)



関西圏以外在住60代(N=114)



関西圏以外在住70代(N=30)

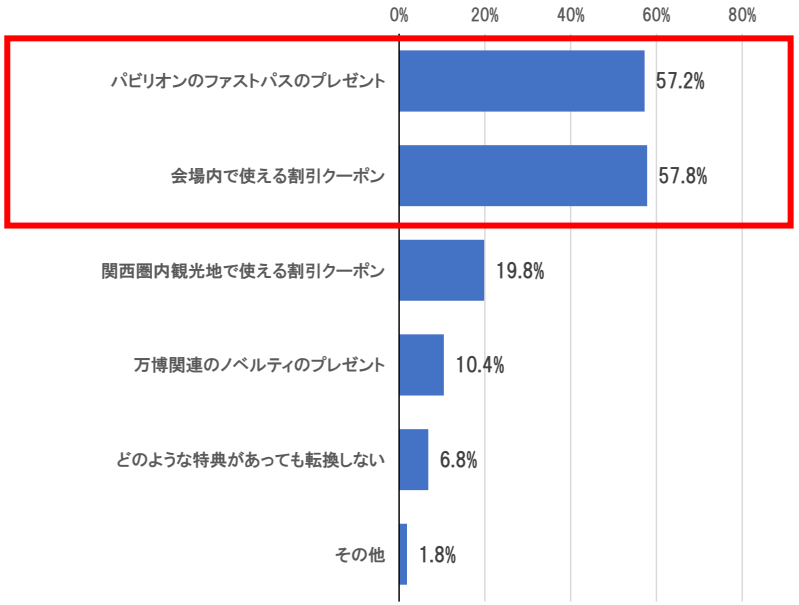


3．調査結果　④シャトルバスへの転換意向

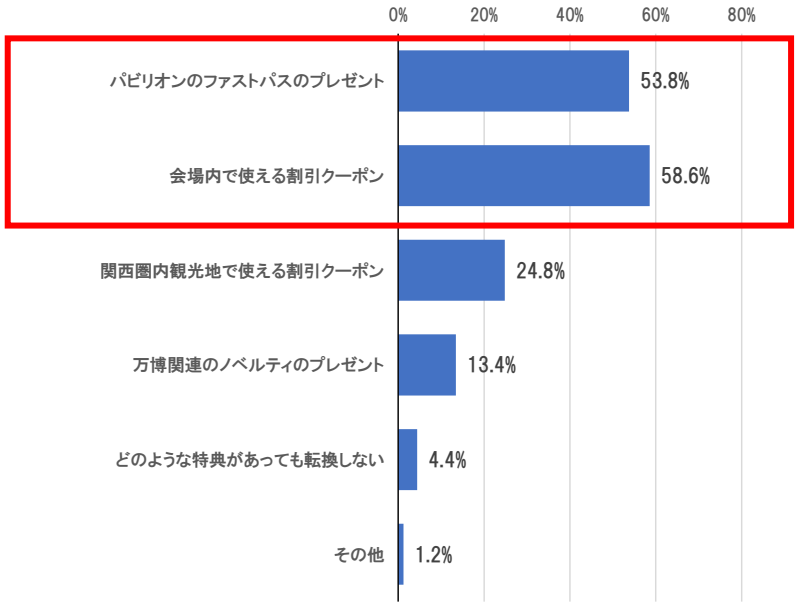
■大阪メトロ中央線利用からシャトルバス利用や出発時間変更するための条件についてお聞きします。大阪駅周辺から大阪メトロ中央線を利用して万博会場に行くことを考えていると想定してお答えください。
Q24.シャトルバスへ転換する、あるいは万博会場への出発時刻を遅らせるためにはどのような特典があればよいですか。特に重要なものを2つまでお答えください。また、選択肢以外に望む特典がありましたら、その他に記入してください。（2つまで）

関西圏在住者、関西圏以外在住者ともに、「会場内で使える割引クーポン」の割合が最も高く、関西圏では57.8%、関西圏以外では58.6%である。次いで「パビリオンのファストパスのプレゼント」の割合が高く、関西圏では57.2%、関西圏以外では53.8%である。

関西圏在住(N=500)



関西圏以外在住(N=500)



その他（全15）の内訳
関西圏）・入場料金の割引:2　・必ず着席できる:2　・無料:2　・定時性:1　・乗換のバリアフリー化:1
・パビリオンに近い場所や、電車の駅とは反対側に到着できる等の優待
関西圏以外）・入場料金の割引:1　無料:1　・どのような特典があってもシャトルバスを利用しない:1
・専用道路の整備や運行本数の最大化等、運行品質の確保:1　・他2

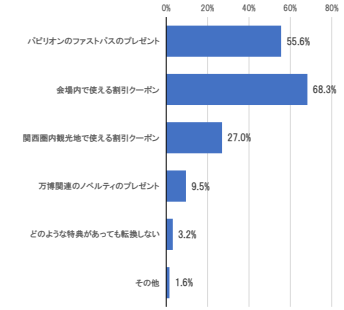
3．調査結果　④シャトルバスへの転換意向

■大阪メトロ中央線利用からシャトルバス利用や出発時間変更するための条件についてお聞きします。大阪駅周辺から大阪メトロ中央線を利用して万博会場に行くことを考えていると想定してお答えください。

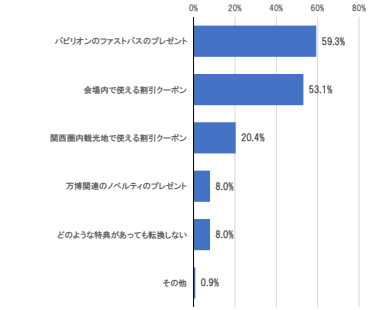
Q24.シャトルバスへ転換する、あるいは万博会場への出発時刻を遅らせるためにはどのような特典があればよいですか。特に重要なものを2つまでお答えください。また、選択肢以外に望む特典がありましたら、その他に記入してください。（2つまで）

特典ニーズについて年齢階層別にみると、関西圏・関西圏以外とも、年齢階層によらず、ニーズの高い項目は変わらず、万博関連の特典ニーズは高いが、万博以外の特典についてはニーズが低い。

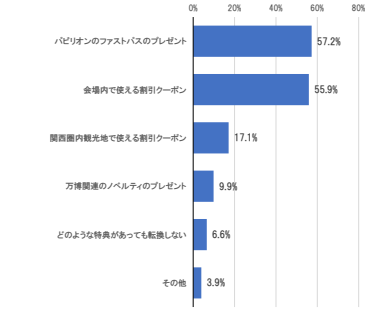
関西圏在住~30代(N=63)



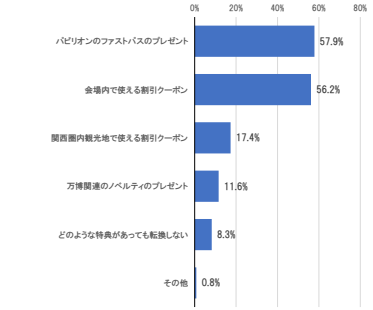
関西圏在住40代(N=113)



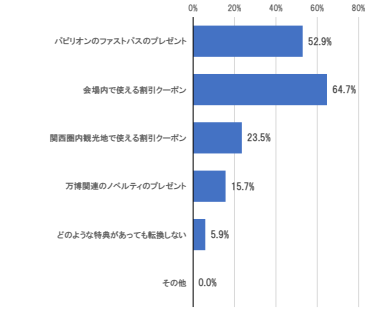
関西圏在住50代(N=152)



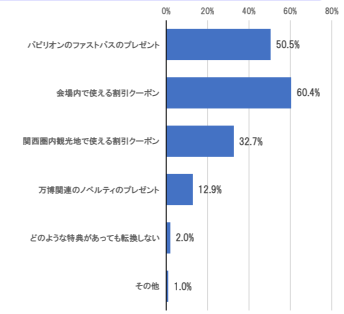
関西圏在住60代(N=121)



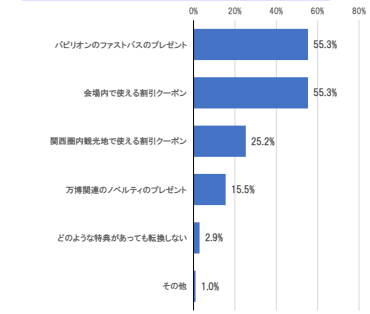
関西圏在住70代(N=51)



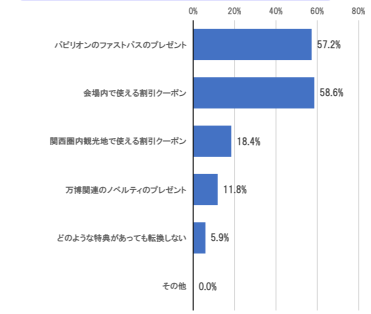
関西圏以外在住~30代(N=101)



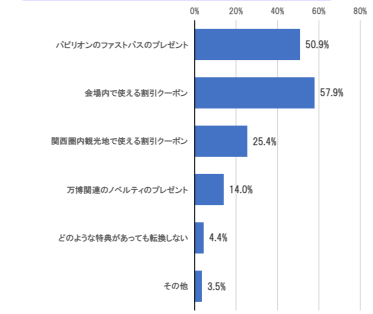
関西圏以外在住40代(N=103)



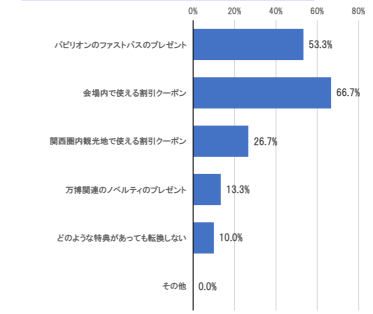
関西圏以外在住50代(N=152)



関西圏以外在住60代(N=114)



関西圏以外在住70代(N=30)

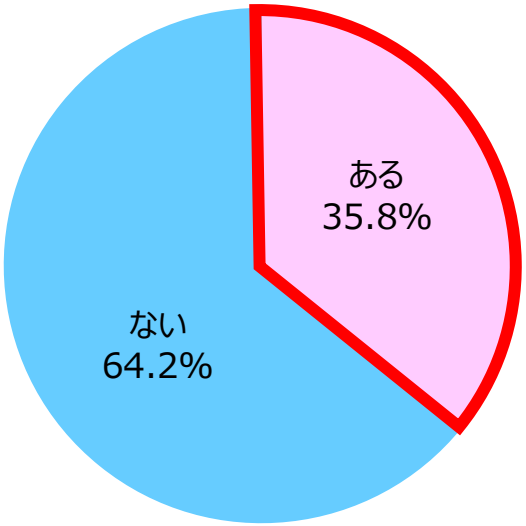


3．調査結果　⑤自動車利用に対する意向

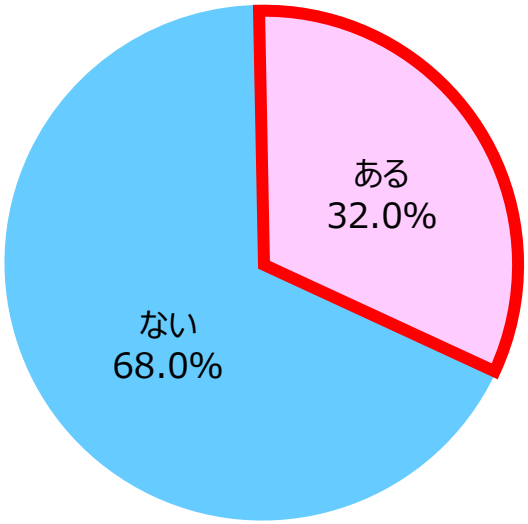
■万博会場へ自動車を利用して行く場合についてお聞きします。
Q25.万博会場に自動車を利用して行く可能性はありますか？

関西圏在住者、関西圏以外在住者ともに、「ある」の割合は低いが、関西圏では35.8%、関西圏以外では32.0%が自動車利用の可能性があるとしている。

関西圏在住(N=500)



関西圏以外在住(N=500)

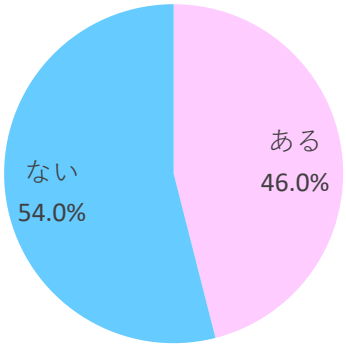


3．調査結果　⑤自動車利用に対する意向

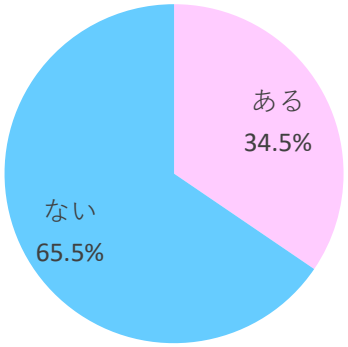
■万博会場へ自動車を利用して行く場合についてお聞きします。
Q25.万博会場に自動車を利用して行く可能性はありますか？

年齢層が高くなるほど、自動車の利用の可能性は低くなる傾向にある。

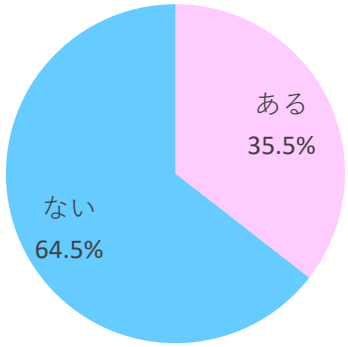
関西圏在住~30代(N=63)



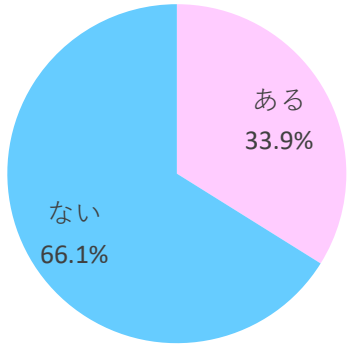
関西圏在住40代(N=113)



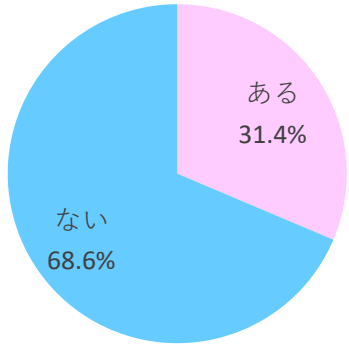
関西圏在住50代(N=152)



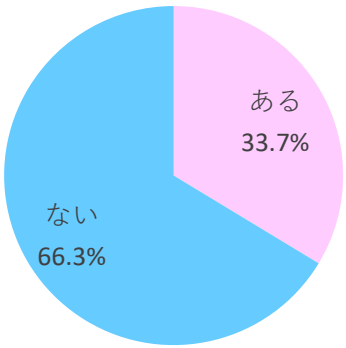
関西圏在住60代(N=121)



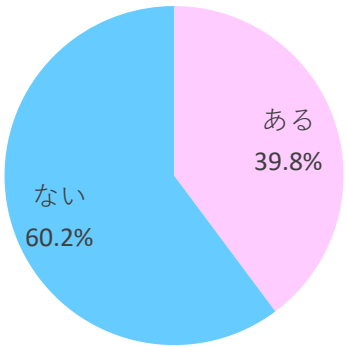
関西圏在住70代(N=51)



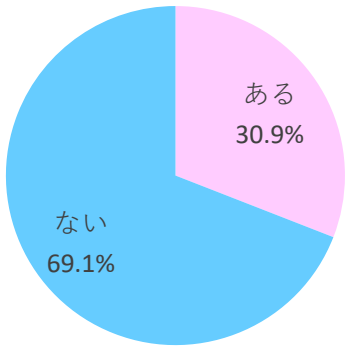
関西圏以外在住~30代(N=101)



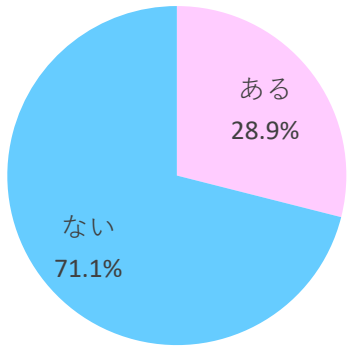
関西圏以外在住40代(N=103)



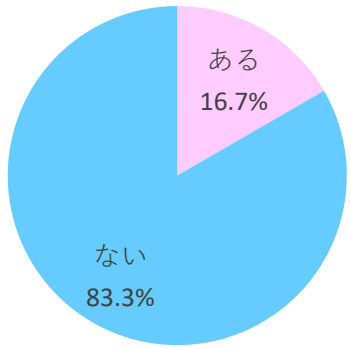
関西圏以外在住50代(N=152)



関西圏以外在住60代(N=114)



関西圏以外在住70代(N=30)

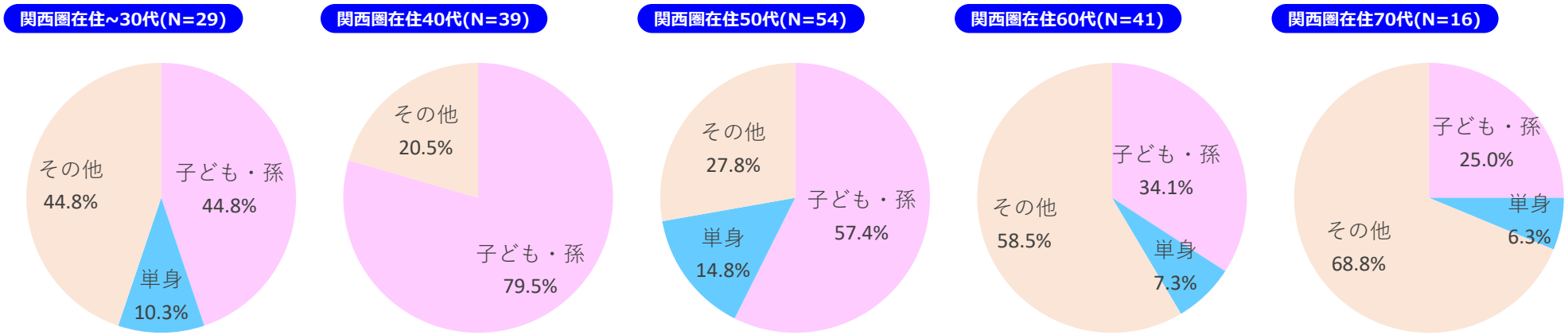


3．調査結果　⑤自動車利用に対する意向

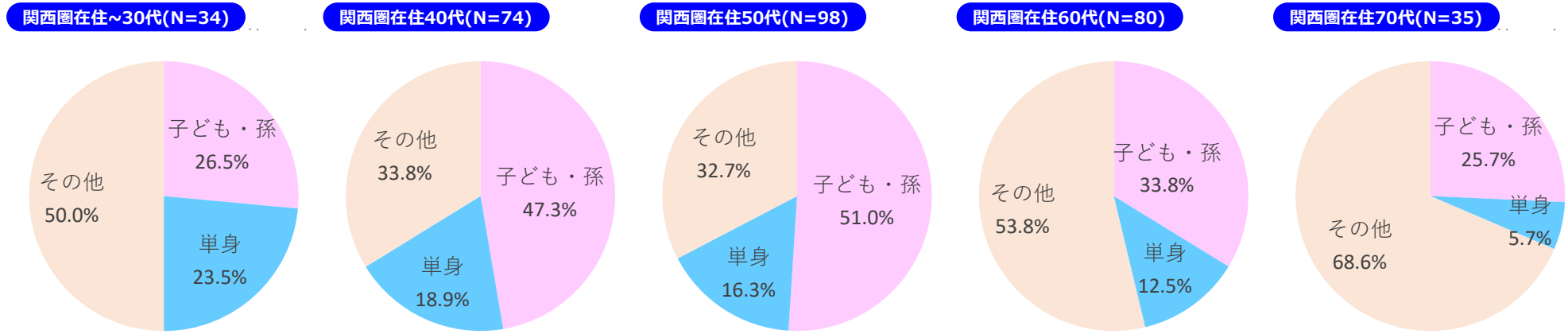
■万博会場へ自動車を利用して行く場合についてお聞きします。
Q25.万博会場に自動車を利用して行く可能性はありますか？

自動車利用がある人と自動車利用がない人について、家族構成を比較すると、40～60代は子供や孫がいる世帯が多く、子供や孫が要因となっている可能性が高い。

自動車利用あり回答



自動車利用なし回答



■子ども・孫と同居していると回答した世帯　■同居していないと回答した世帯　■その他の世帯

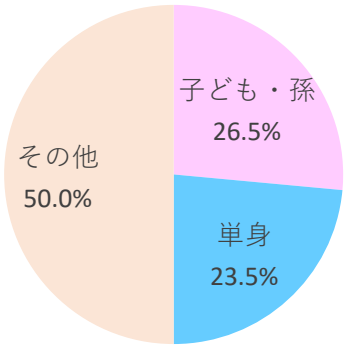
3．調査結果　⑤自動車利用に対する意向

■万博会場へ自動車を利用して行く場合についてお聞きします。
Q25.万博会場に自動車を利用して行く可能性はありますか？

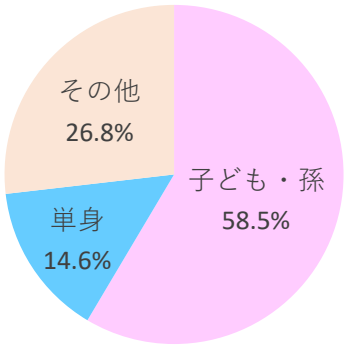
自動車利用がある人と自動車利用がない人について、家族構成を比較すると、40～60代は子供や孫がいる世帯が多く、子供や孫が要因となっている可能性が高い。

自動車利用あり回答

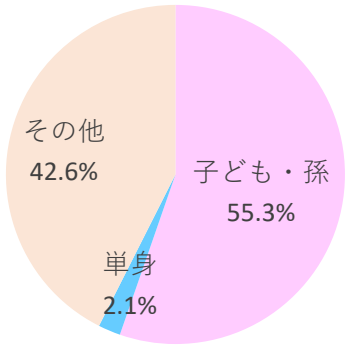
関西圏以外在住~30代(N=34)



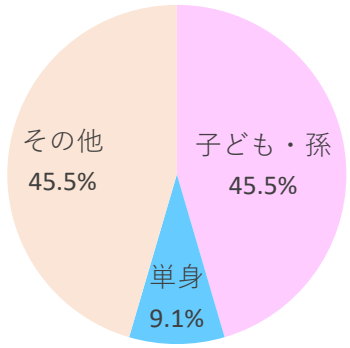
関西圏以外在住40代(N=41)



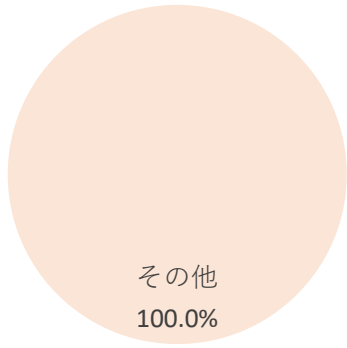
関西圏以外在住50代(N=47)



関西圏以外在住60代(N=33)

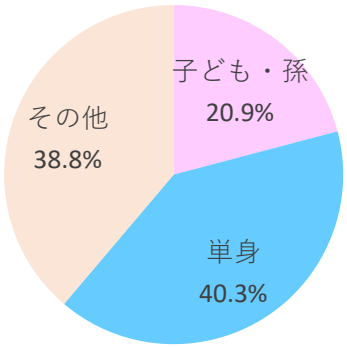


関西圏以外在住70代(N=5)

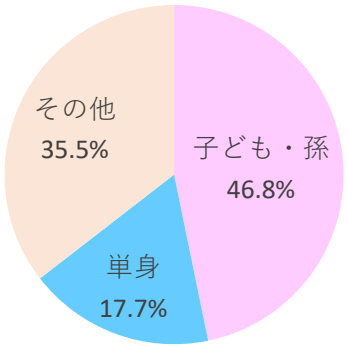


自動車利用なし回答

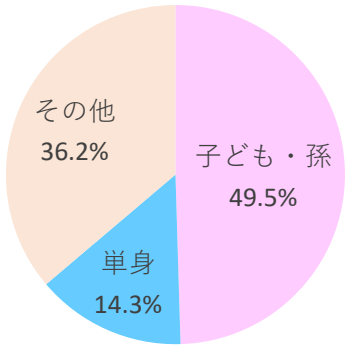
関西圏以外在住~30代(N=67)



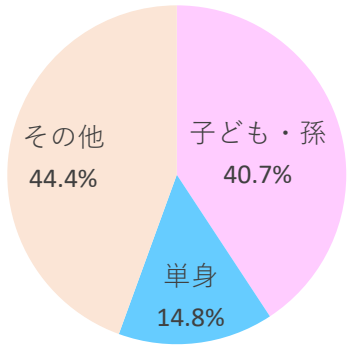
関西圏以外在住40代(N=62)



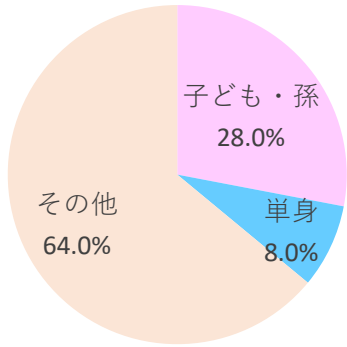
関西圏以外在住50代(N=105)



関西圏以外在住60代(N=81)



関西圏以外在住70代(N=25)



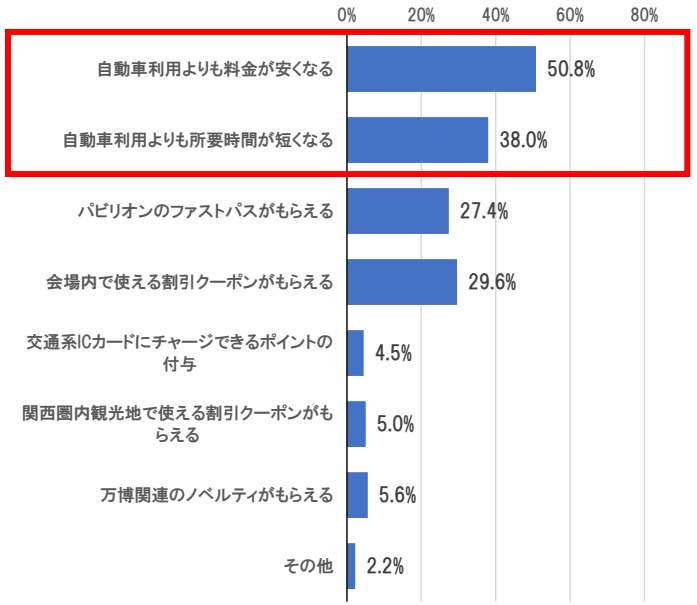
■子ども・孫と同居していると回答した世帯　■同居していないと回答した世帯　■その他の世帯

3．調査結果　⑤自動車利用に対する意向

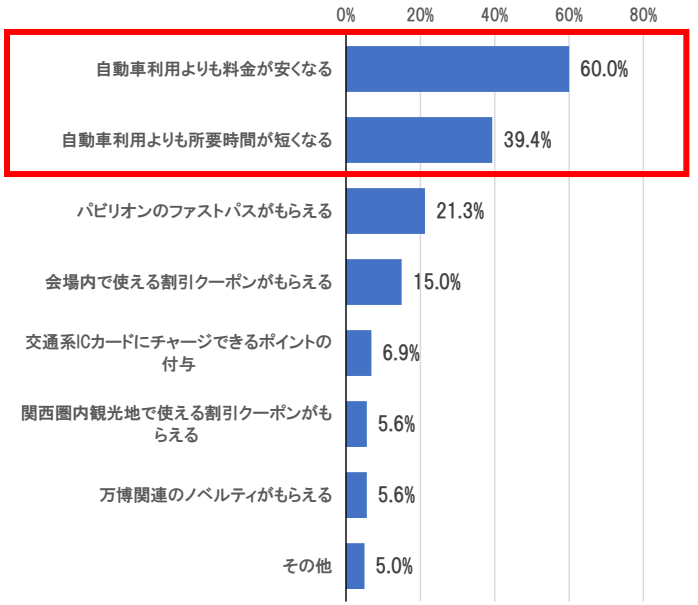
Q26.万博会場に自動車を利用して行くと仮定した場合、会場外駐車場（図参照）に駐車することになりますが、会場外駐車場周辺の阪神高速道路や一般道が交通集中により、渋滞することが予想されます。自動車を利用した来場からシャトルバスを利用した来場に転換するために必要な条件は何ですか？特に重要なものを2つまでお答えください。また、選択肢以外の条件がありましたら、その他に記入してください。（2つまで）

関西圏在住者、関西圏以外在住者ともに、「自動車利用よりも料金が安くなる」の割合が最も高く、関西圏では50.8%、関西圏以外では60.0%である。次いで「自動車利用よりも所要時間が短くなる」の割合が高く、関西圏では38.0%、関西圏以外では39.4%である。

関西圏在住(N=179)



関西圏以外在住(N=160)



その他（全12）の内訳

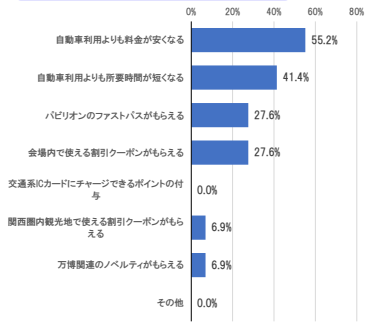
関西圏）・利用しない　・無料のシャトルバス　・子供が小さいので、混雑したバスは避けたい　・その他

関西圏以外）・便利である　・駐車場の確保　・駐車場代もバス代も無料　・自家用車からシャトルバスに乗り換えるための駐車場を完備する　・シャトルバスが嫌い　・指定席　・歩かなくて良い　・シャトルバス専用道路を設ける必要がある。マイカー利用が激減する可能性有り。

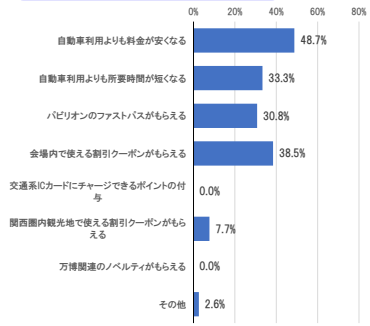
Q26.万博会場に自動車を利用して行くと仮定した場合、会場外駐車場（図参照）に駐車することになりますが、会場外駐車場周辺の阪神高速道路や一般道が交通集中により、渋滞することが予想されます。自動車を利用した来場からシャトルバスを利用した来場に転換するために必要な条件は何ですか？特に重要なものを2つまでお答えください。また、選択肢以外の条件がありましたら、その他に記入してください。（2つまで）

年齢階層別にみると、関西圏在住者・関西圏以外在住者のいずれの年代も「自動車利用よりも料金が安くなる」が多くなっている。
また若い世代で万博で使えるクーポンといったサービスを求める人が多くなっている。

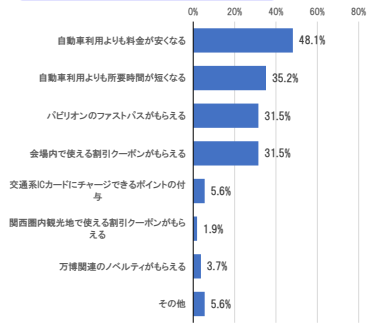
関西圏在住~30代(N=29)



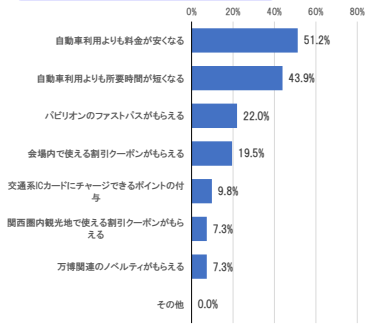
関西圏在住40代(N=39)



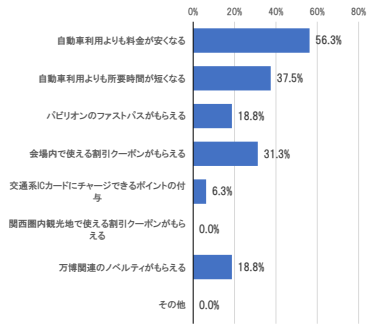
関西圏在住50代(N=54)



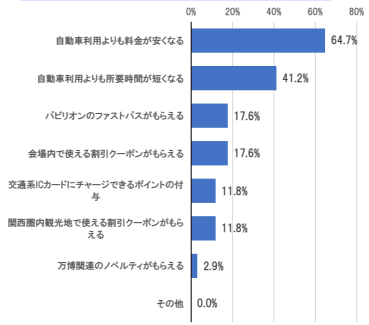
関西圏在住60代(N=41)



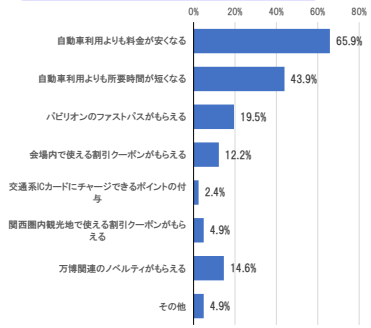
関西圏在住70代(N=16)



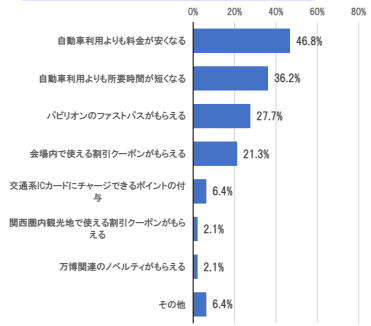
関西圏以外在住~30代(N=34)



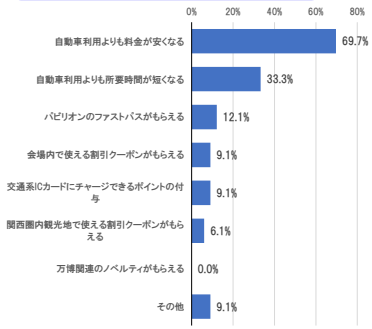
関西圏以外在住40代(N=41)



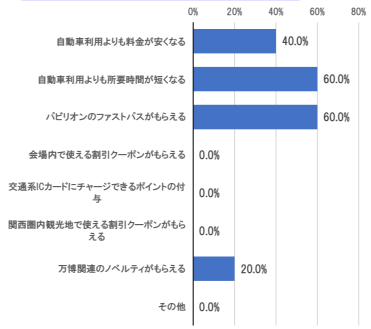
関西圏以外在住50代(N=47)



関西圏以外在住60代(N=33)



関西圏以外在住70代(N=5)

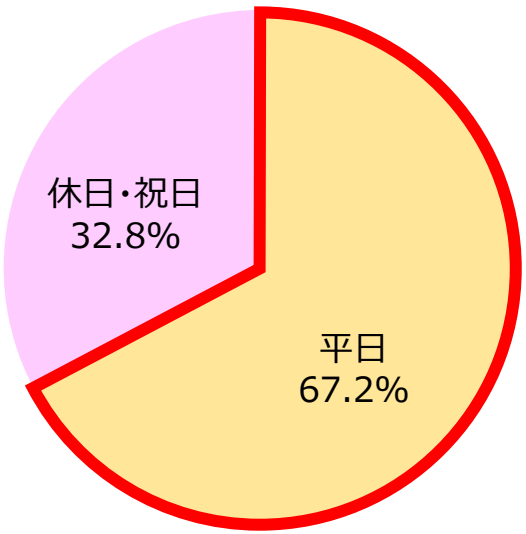


3．調査結果　⑥万博来訪日に対する意向

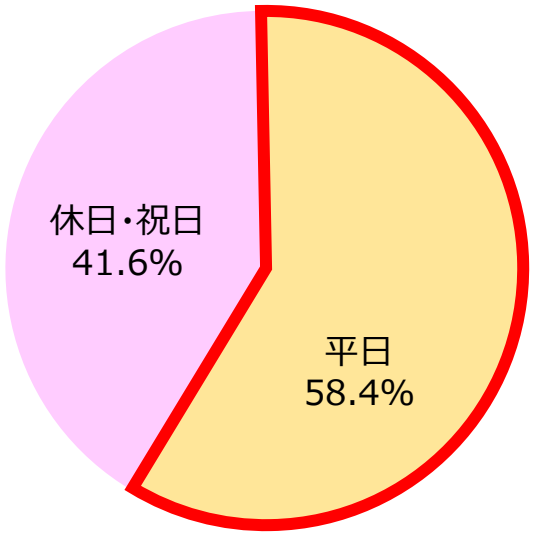
■万博会場への来訪日についてお聞きします。
Q27.大阪・関西万博へはいつ行く予定ですか。

関西圏在住者、関西圏以外在住者ともに、「平日」の割合が高く、関西圏では67.2%、関西圏以外では58.4%である。

関西圏在住(N=500)



関西圏以外在住(N=500)

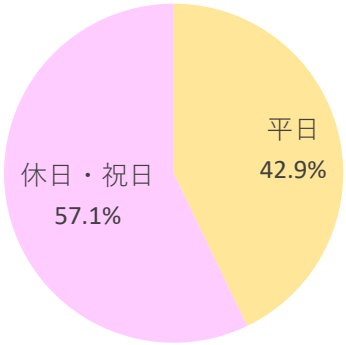


3．調査結果　⑥万博来訪日に対する意向

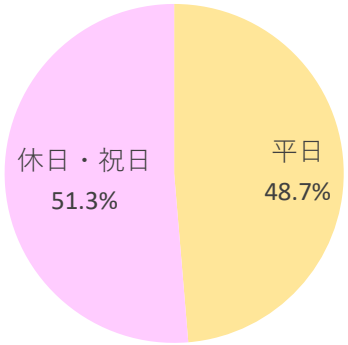
■万博会場への来訪日についてお聞きします。
Q27.大阪・関西万博へはいつ行く予定ですか。

関西圏在住者、関西圏以外在住者ともに、年齢階層別にみた場合、若年層ほど休日に来訪する予定となっている。

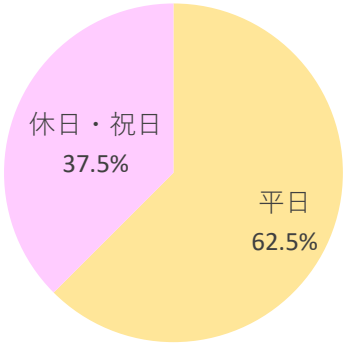
関西圏在住~30代(N=63)



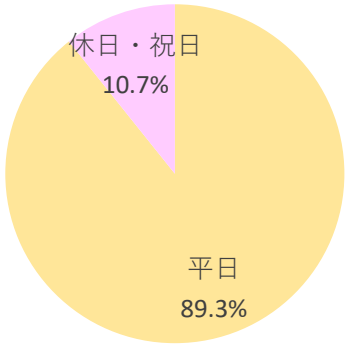
関西圏在住40代(N=113)



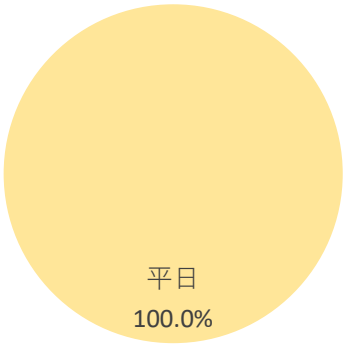
関西圏在住50代(N=152)



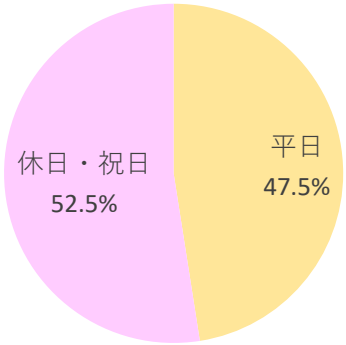
関西圏在住60代(N=121)



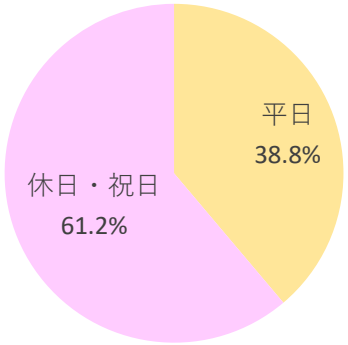
関西圏在住70代(N=51)



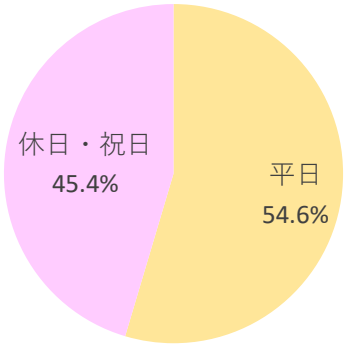
関西圏以外在住~30代(N=101)



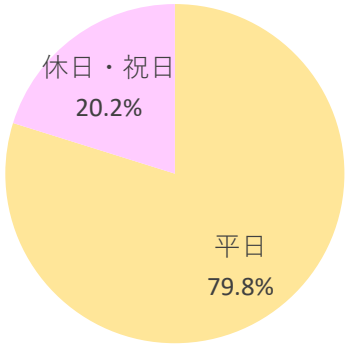
関西圏以外在住40代(N=103)



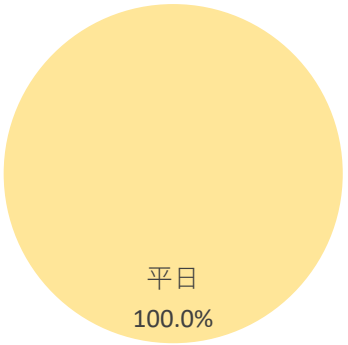
関西圏以外在住50代(N=152)



関西圏以外在住60代(N=114)



関西圏以外在住70代(N=30)



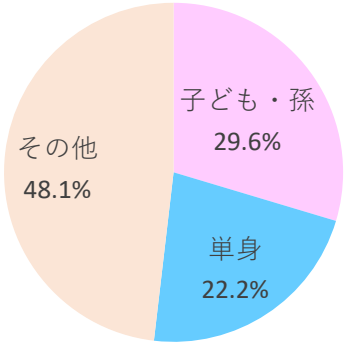
3．調査結果　⑥万博来訪日に対する意向

■万博会場への来訪日についてお聞きします。
Q27.大阪・関西万博へはいつ行く予定ですか。

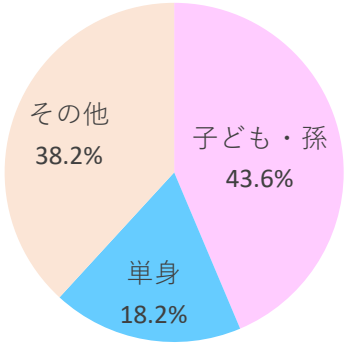
休日に来訪を考えている人は子供・孫がいる世帯が多く、子供の学校を考慮した行動と考えられる。

平日来訪予定と回答

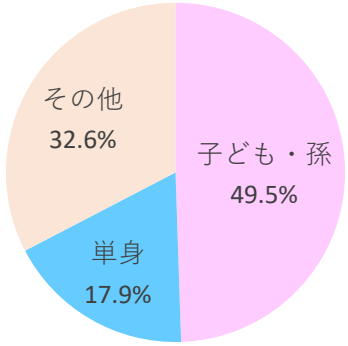
関西圏在住~30代(N=27)



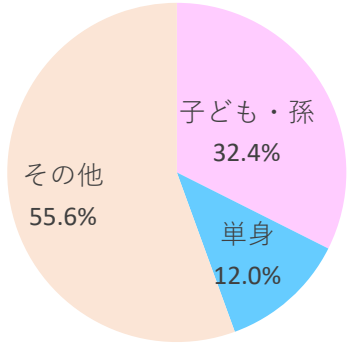
関西圏在住40代(N=55)



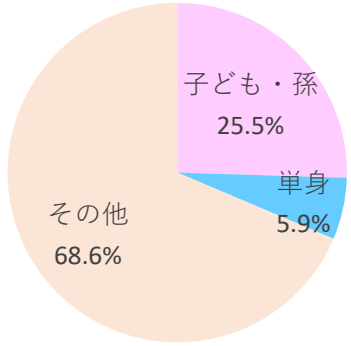
関西圏在住50代(N=95)



関西圏在住60代(N=108)

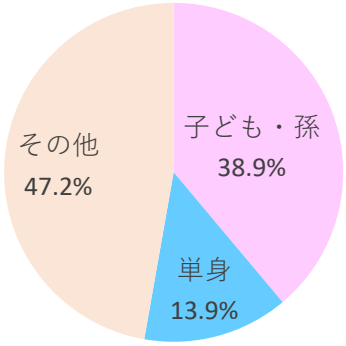


関西圏在住70代(N=51)

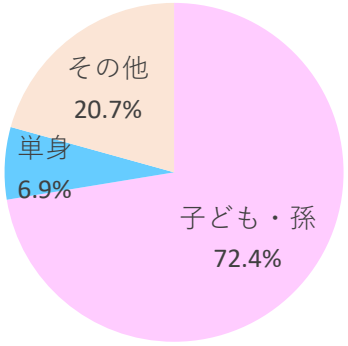


休日来訪予定と回答

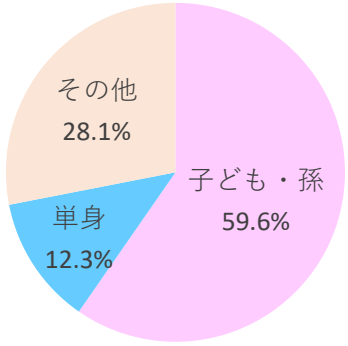
関西圏在住~30代(N=36)



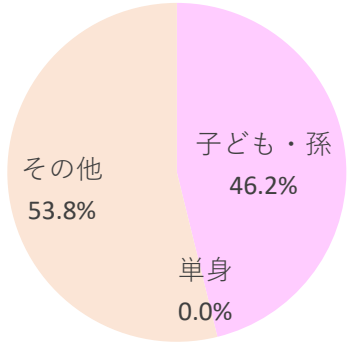
関西圏在住40代(N=58)



関西圏在住50代(N=57)



関西圏在住60代(N=13)



関西圏在住70代(N=0)

■子ども・孫と同居していると回答した世帯　■同居していないと回答した世帯　■その他の世帯

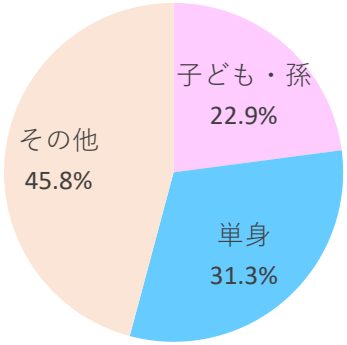
3．調査結果　⑥万博来訪日に対する意向

■万博会場への来訪日についてお聞きします。
Q27.大阪・関西万博へはいつ行く予定ですか。

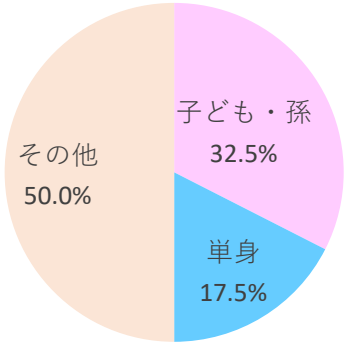
休日に来訪を考えている人は子供・孫がいる世帯が多く、子供の学校を考慮した行動と考えられる。

平日来訪予定と回答

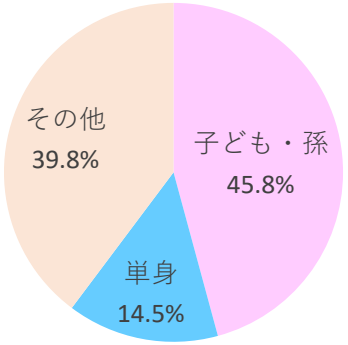
関西圏以外在住~30代(N=48)



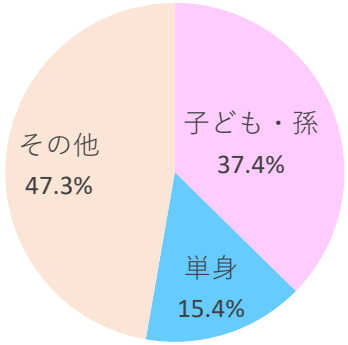
関西圏以外在住40代(N=40)



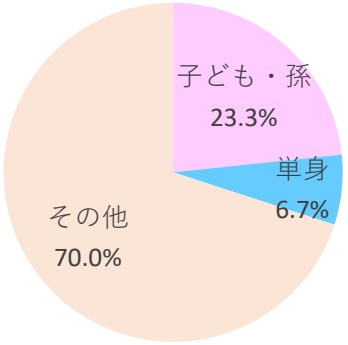
関西圏以外在住50代(N=83)



関西圏以外在住60代(N=91)

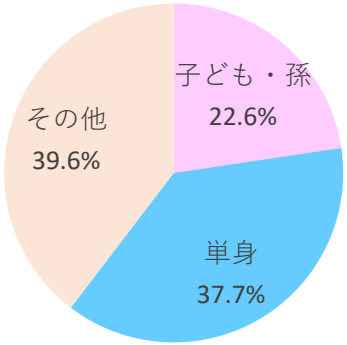


関西圏以外在住70代(N=30)

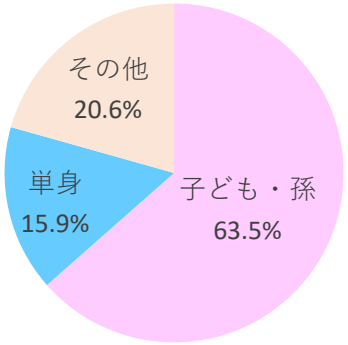


休日来訪予定と回答

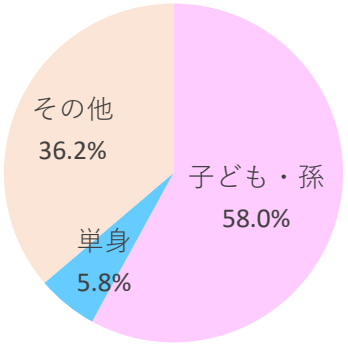
関西圏以外在住~30代(N=53)



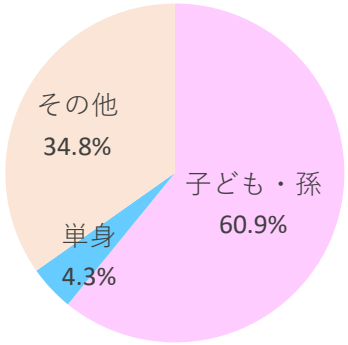
関西圏以外在住40代(N=63)



関西圏以外在住50代(N=69)



関西圏以外在住60代(N=23)



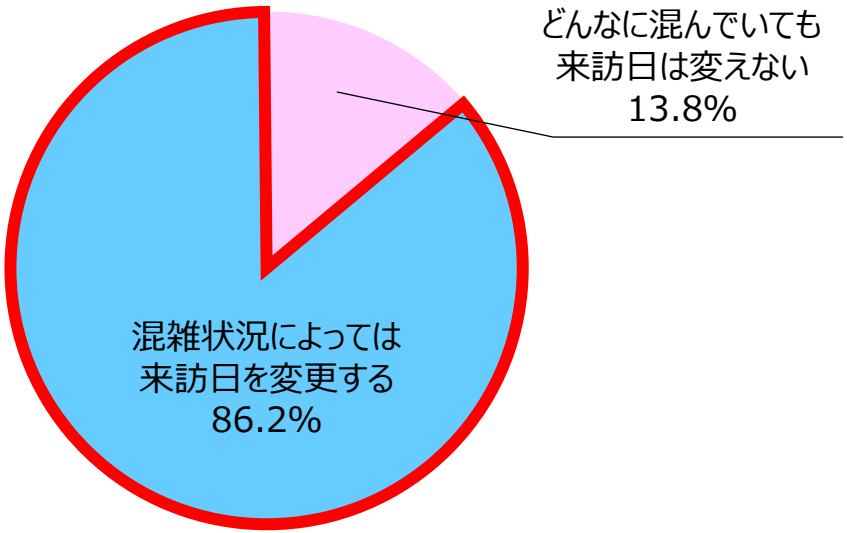
関西圏以外在住70代(N=0)

■子ども・孫と同居していると回答した世帯　■同居していないと回答した世帯　■その他の世帯

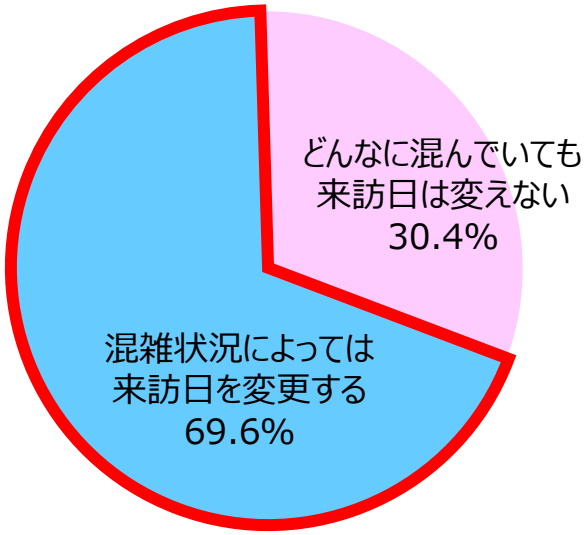
Q28.大阪・関西万博は、曜日や時期によっては、非常に混雑することが予想されています。次の質問にお答えください。
来訪日当日の朝に、会場の混雑状況予想がわかった場合、あなたは来訪日を変更しますか。

来訪日当日の朝に会場の混雑予想がわかった場合の回答は、関西圏在住者、関西圏以外在住者ともに、「混雑状況によっては来訪日を変更する」の割合が高く、関西圏では86.2%、関西圏以外では69.6%である。

関西圏在住(N=500)



関西圏以外在住(N=500)

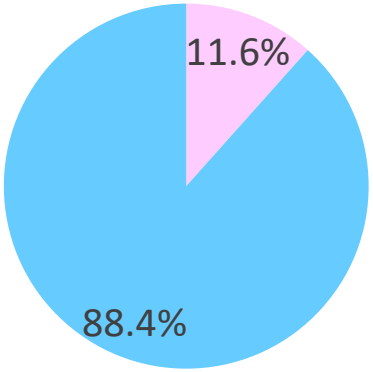


3．調査結果　⑥万博来訪日に対する意向

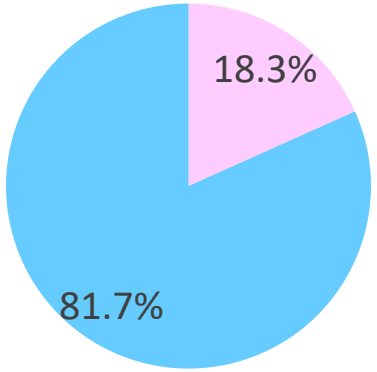
Q28.大阪・関西万博は、曜日や時期によっては、非常に混雑することが予想されています。次の質問にお答えください。
来訪日当日の朝に、会場の混雑状況予想がわかった場合、あなたは来訪日を変更しますか。

来訪日当日の朝の情報提供では、関西圏在住者は平日来訪予定の人の方が来訪日を変更する可能性が高く、関西圏以外在住者は休日来訪予定の人の方が来訪日を変更する可能性が高くなっている。

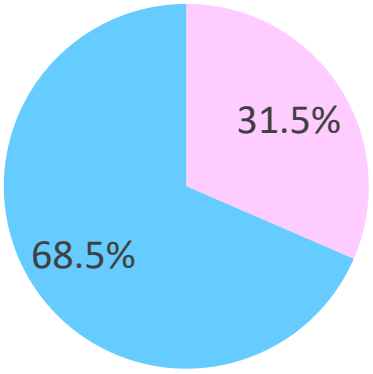
関西圏在住/平日来訪予定(N=336)



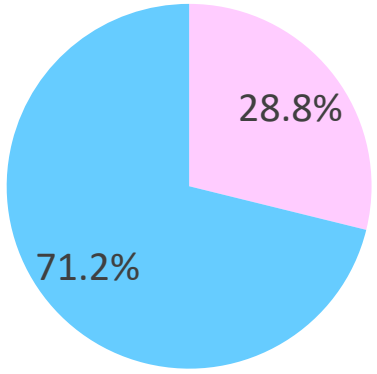
関西圏在住/休祝日来訪予定(N=164)



関西圏以外在住/平日来訪予定(N=292)



関西圏以外在住/休祝日来訪予定(N=208)

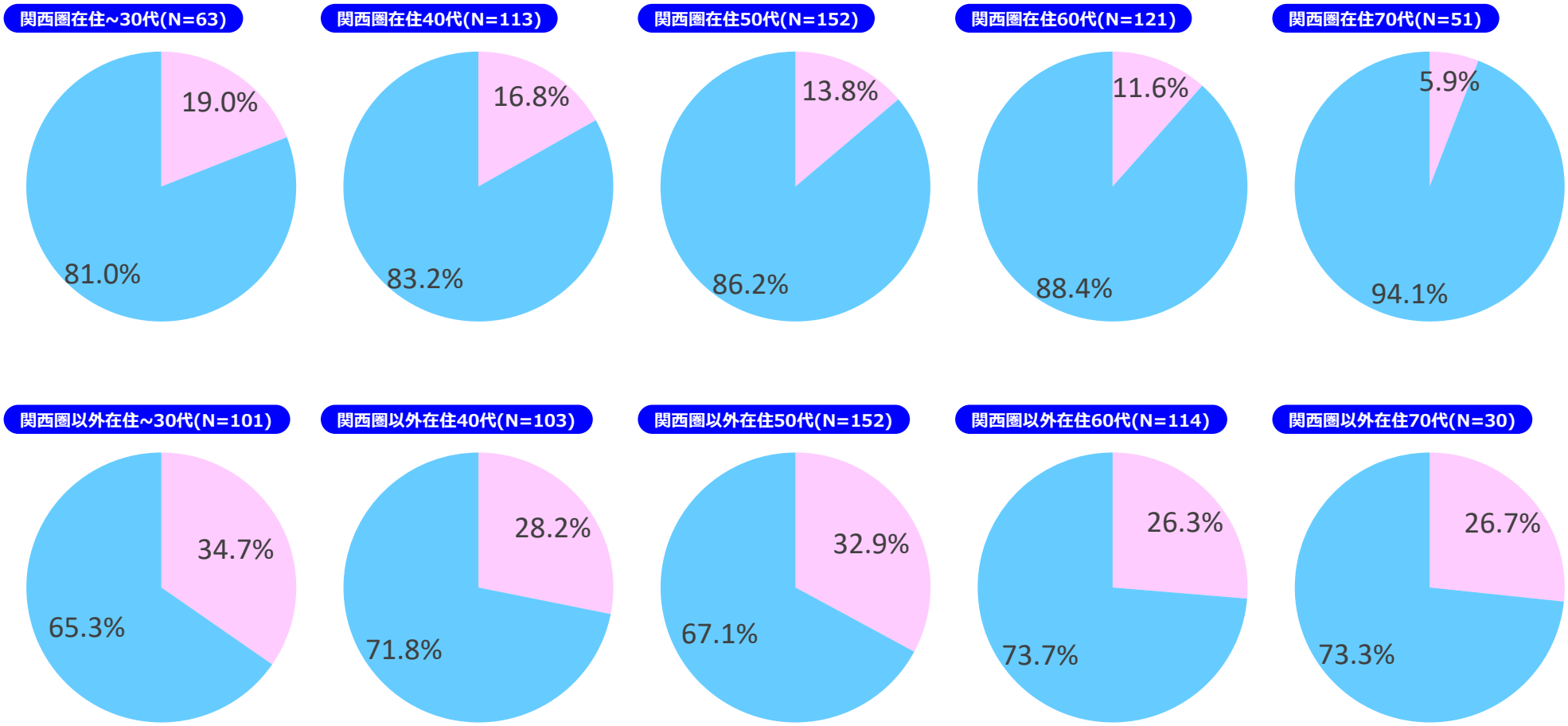


■どんなに混んでいても来訪日は変えない　■混雑状況によっては来訪日を変更する

3．調査結果　⑥万博来訪日に対する意向

Q28.大阪・関西万博は、曜日や時期によっては、非常に混雑することが予想されています。次の質問にお答えください。
来訪日当日の朝に、会場の混雑状況予想がわかった場合、あなたは来訪日を変更しますか。

年齢階層別にみると、若年層ほど、来訪日等を変更することに抵抗がある傾向にある。



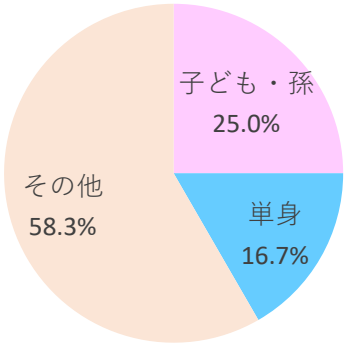
3．調査結果　⑥万博来訪日に対する意向

Q28.大阪・関西万博は、曜日や時期によっては、非常に混雑することが予想されています。次の質問にお答えください。
来訪日当日の朝に、会場の混雑状況予想がわかった場合、あなたは来訪日を変更しますか。

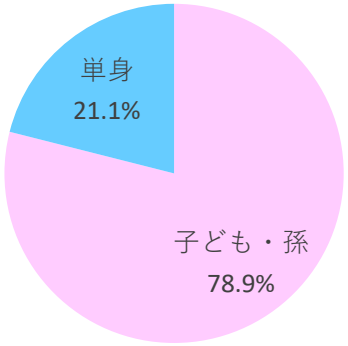
関西圏在住者では、来訪日の変更意向は、世帯構成によって大きな差はない

来訪日を変えないと回答

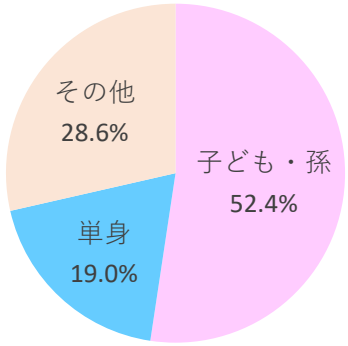
関西圏在住~30代(N=12)



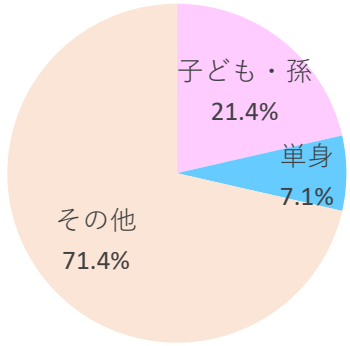
関西圏在住40代(N=19)



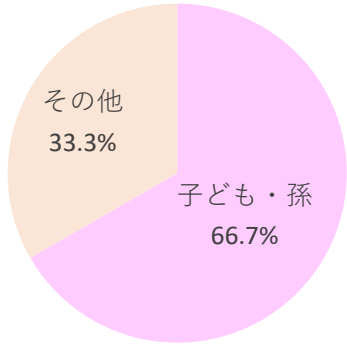
関西圏在住50代(N=21)



関西圏在住60代(N=14)

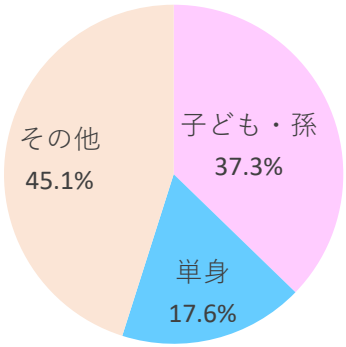


関西圏在住70代(N=3)

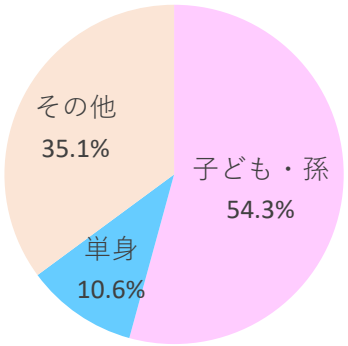


来訪日を変えると回答

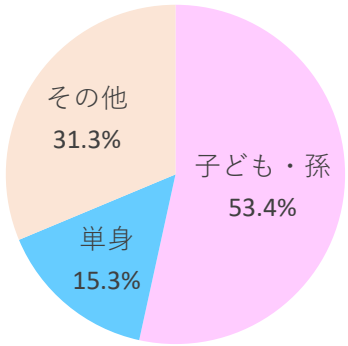
関西圏在住~30代(N=51)



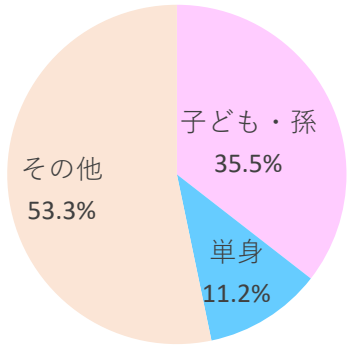
関西圏在住40代(N=94)



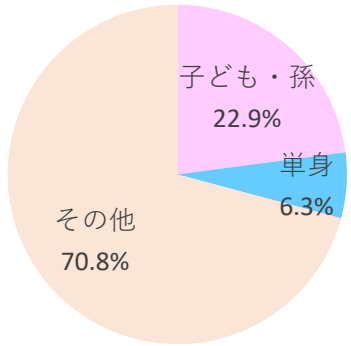
関西圏在住50代(N=131)



関西圏在住60代(N=107)



関西圏在住70代(N=48)



■子ども・孫と同居していると回答した世帯　■同居していないと回答した世帯　■その他の世帯

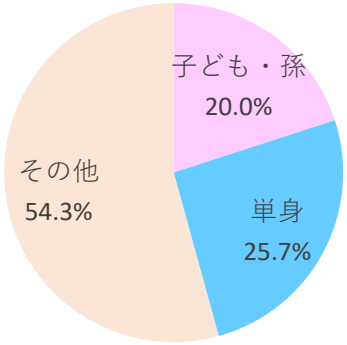
3．調査結果　⑥万博来訪日に対する意向

Q28.大阪・関西万博は、曜日や時期によっては、非常に混雑することが予想されています。次の質問にお答えください。
来訪日当日の朝に、会場の混雑状況予想がわかった場合、あなたは来訪日を変更しますか。

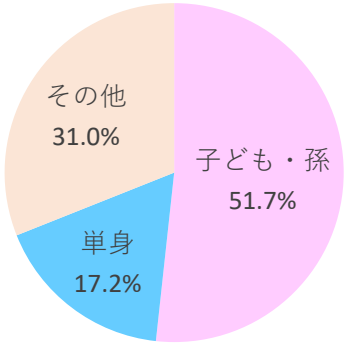
関西圏以外在住者では、子ども・孫がいる世帯の方が来訪日を変更をしない傾向にある。

来訪日を変えないと回答

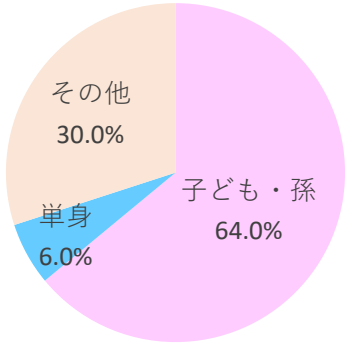
関西圏以外在住~30代(N=35)



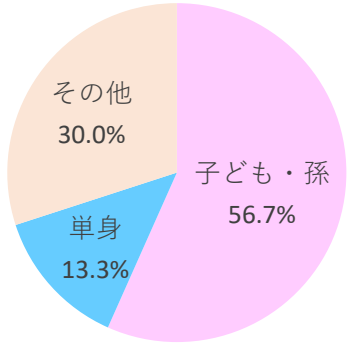
関西圏以外在住40代(N=29)



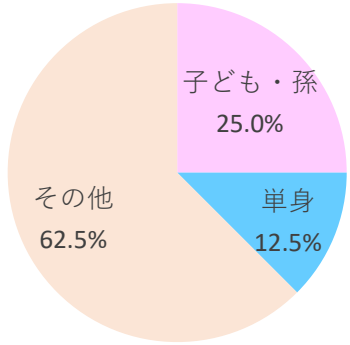
関西圏以外在住50代(N=50)



関西圏以外在住60代(N=30)

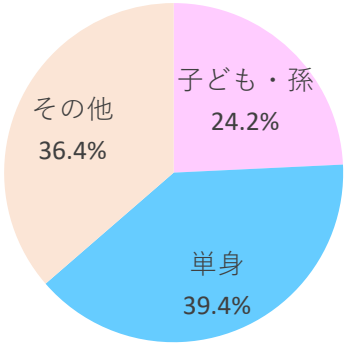


関西圏以外在住70代(N=8)

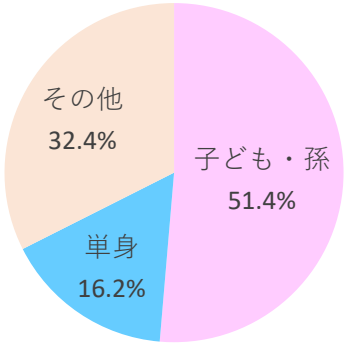


来訪日を変えると回答

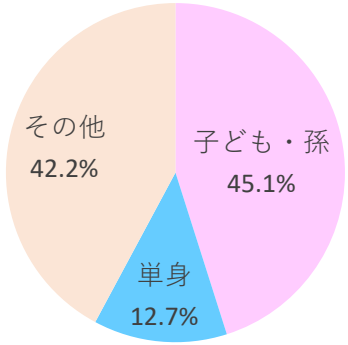
関西圏以外在住~30代(N=66)



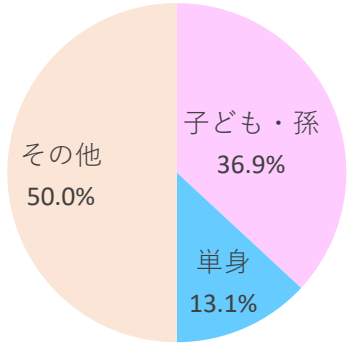
関西圏以外在住40代(N=74)



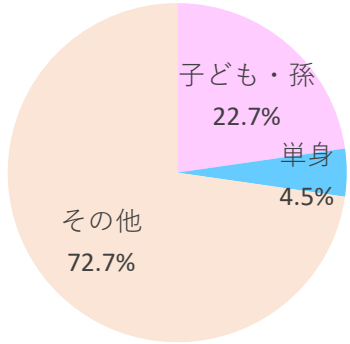
関西圏以外在住50代(N=102)



関西圏以外在住60代(N=84)



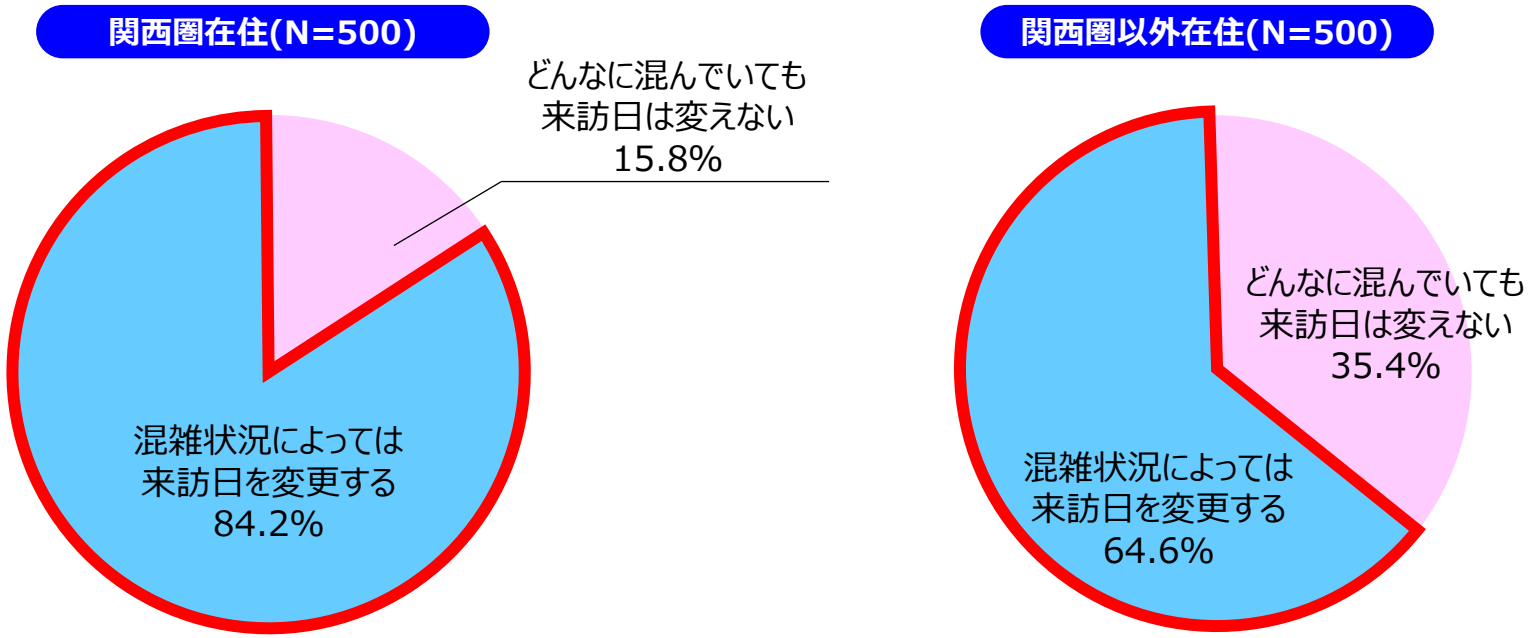
関西圏以外在住70代(N=22)



■子ども・孫と同居していると回答した世帯　■同居していないと回答した世帯　■その他の世帯

Q29.来訪日3日前の朝に、会場の混雑状況予想がわかった場合、あなたは来訪日を変更しますか。

来訪日3日前の朝に会場の混雑予想がわかった場合の回答は、関西圏在住者、関西圏以外在住者ともに、「混雑状況によっては来訪日を変更する」の割合が高く、関西圏では84.2%、関西圏以外では64.6%である。

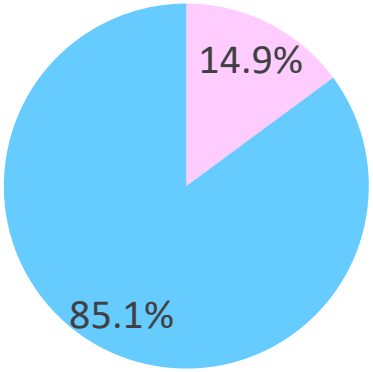


3．調査結果　⑥万博来訪日に対する意向

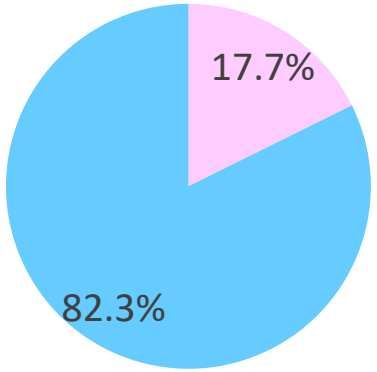
Q29.来訪日3日前の朝に、会場の混雑状況予想がわかった場合、あなたは来訪日を変更しますか。

来訪日3日前の朝の情報提供では、関西圏在住者は平日来訪予定の人の方が来訪日を変更する可能性が高く、関西圏以外在住者は平日来訪予定の人の方が来訪日を変更する可能性が高くなっている。

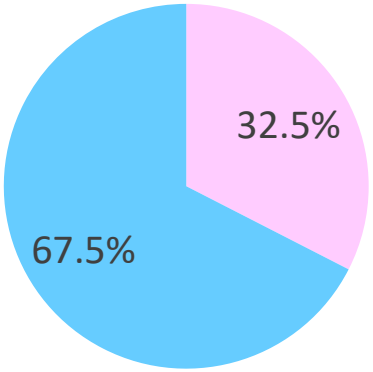
関西圏在住/平日来訪予定(N=336)



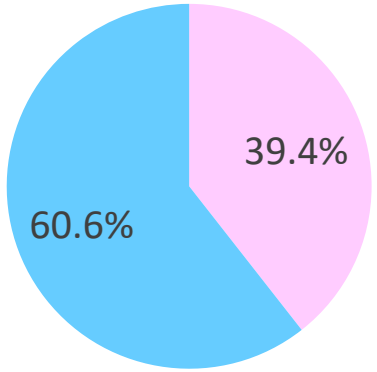
関西圏在住/休祝日来訪予定(N=164)



関西圏以外在住/平日来訪予定(N=292)



関西圏以外在住/休祝日来訪予定(N=208)

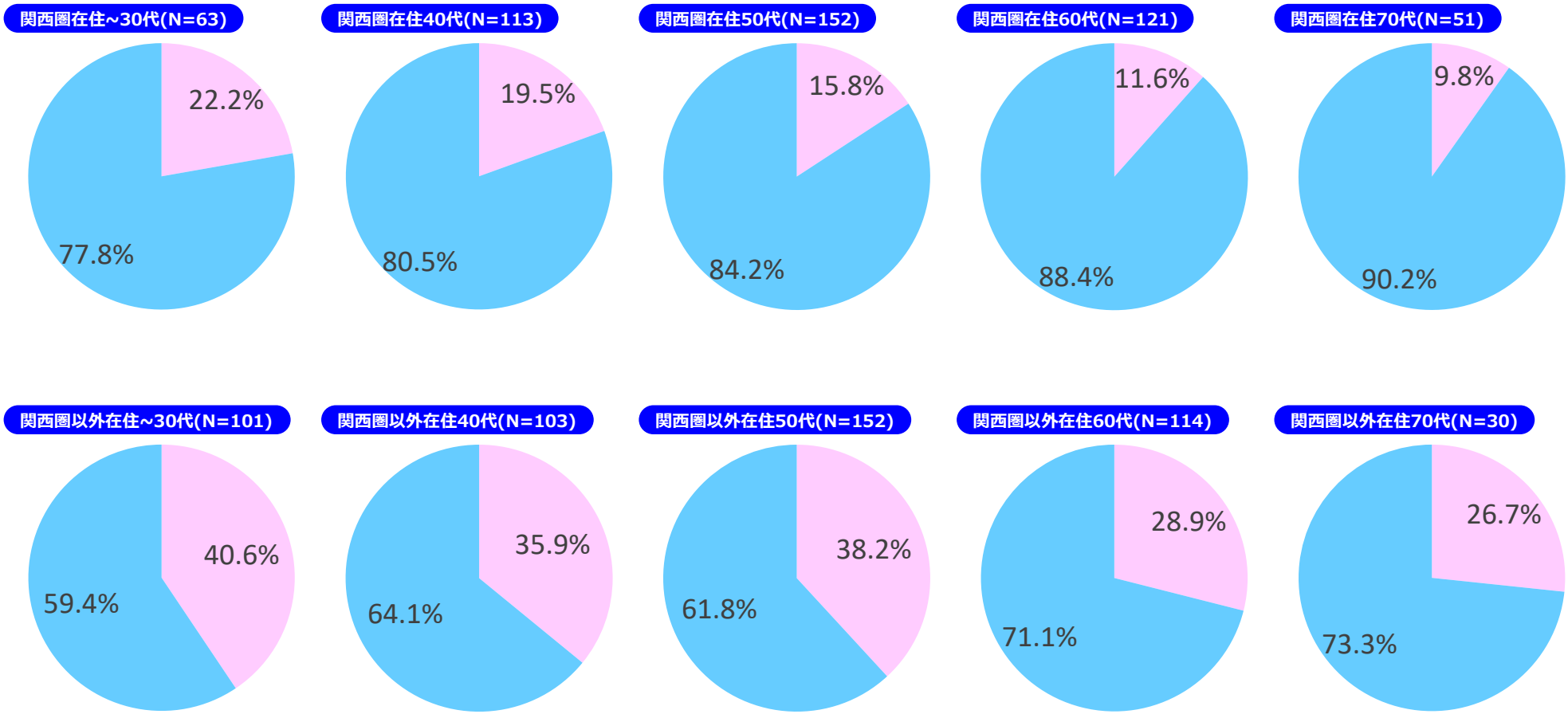


どんなに混んでいても来訪日は変えない　混雑状況によっては来訪日を変更する

3．調査結果　⑥万博来訪日に対する意向

Q29.来訪日3日前の朝に、会場の混雑状況予想がわかった場合、あなたは来訪日を変更しますか。

年齢階層別にみると、若年層ほど、来訪日等を変更することに抵抗がある傾向にある。

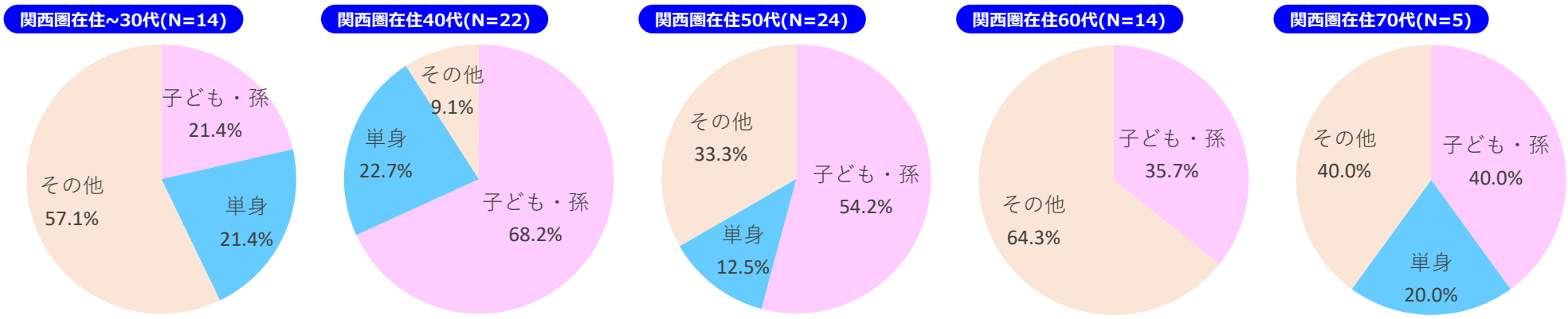


3．調査結果　⑥万博来訪日に対する意向

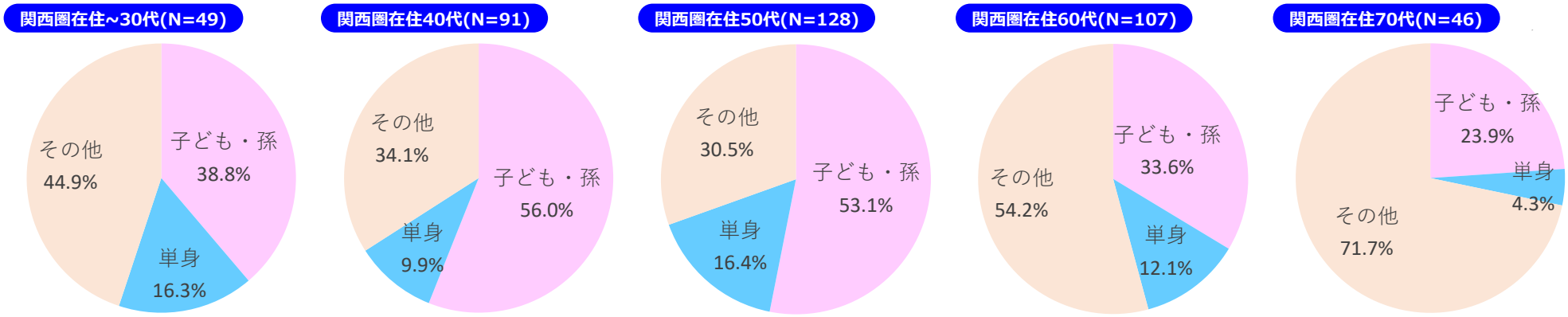
Q29.来訪日3日前の朝に、会場の混雑状況予想がわかった場合、あなたは来訪日を変更しますか。

3日前の情報提供による来訪日の変更可能性については、世帯構成による違いは見られない。

来訪日を変えないと回答



来訪日を変えると回答

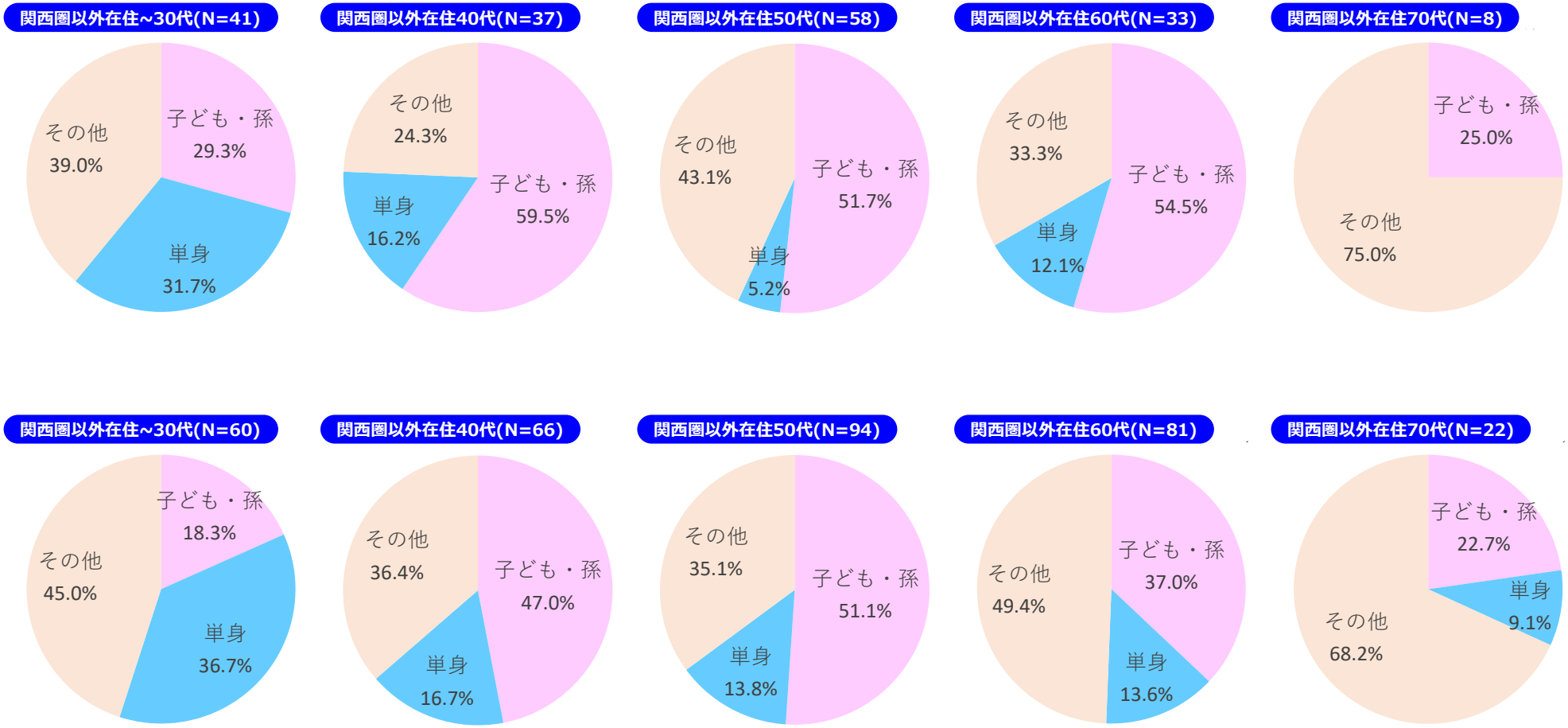


■子ども・孫と同居していると回答した世帯　■同居していないと回答した世帯　■その他の世帯

3．調査結果　⑥万博来訪日に対する意向

Q29.来訪日3日前の朝に、会場の混雑状況予想がわかった場合、あなたは来訪日を変更しますか。

3日前の情報提供による来訪日の変更可能性については、世帯構成による違いは見られない。

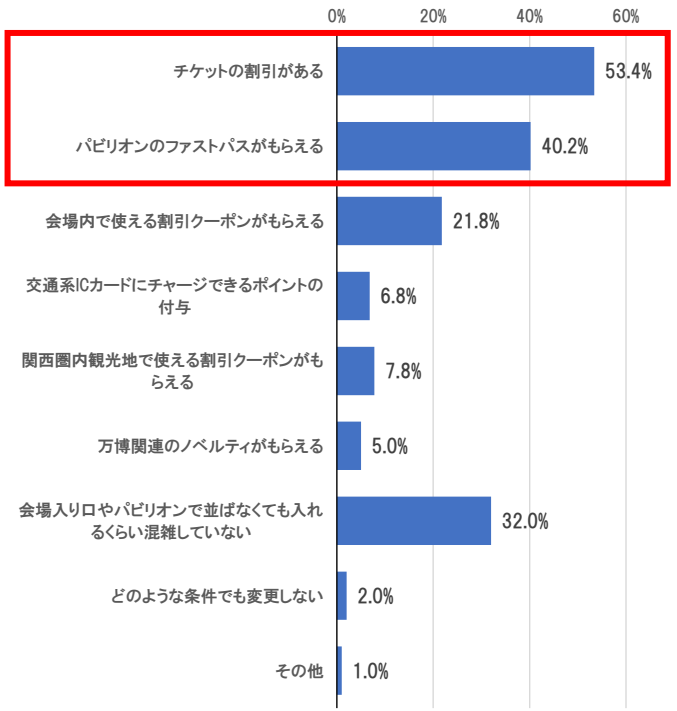


3．調査結果　⑥万博来訪日に対する意向

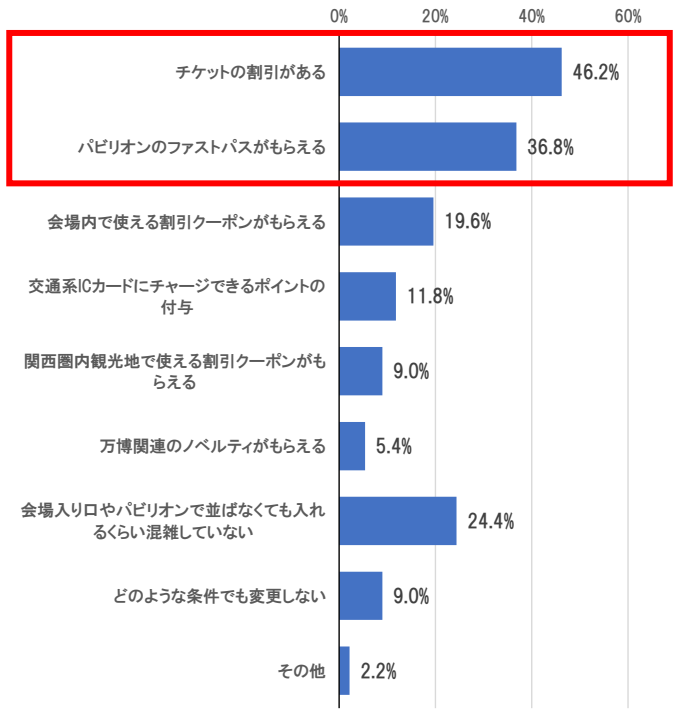
Q30.万博会場への来訪日を変更するために必要な条件は何ですか？特に重要なものを2つまでお答えください。また、選択肢以外の条件がありましたら、その他に記入してください。（2つまで）

関西圏在住者、関西圏以外在住者ともに、「チケットの割引がある」の割合が最も高く、関西圏では53.4%、関西圏以外では46.2%である。次いで「パビリオンのファストパスがもらえる」の割合が高く、関西圏では40.2%、関西圏以外では36.8%である。

関西圏在住(N=500)



関西圏以外在住(N=500)



その他（全16）の内訳

関西圏）・仕事・学校の都合がつく:4　・どのような条件でも変更しない:1

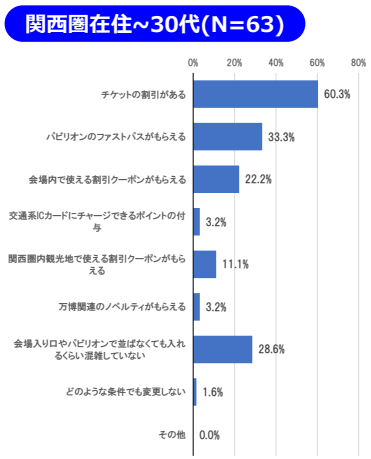
関西圏以外）・ホテルのキャンセルや変更が無料でできる:4　・仕事・学校の都合がつく:3　・どのような条件でも変更しない:2

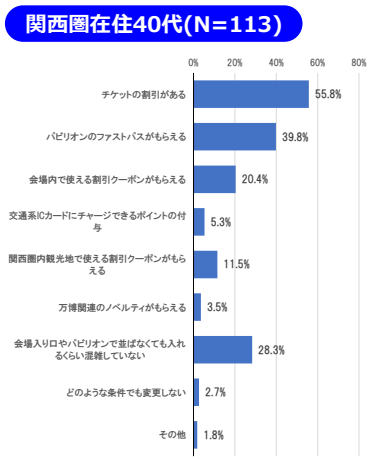
・チケットの変更が可能である　・天候（雨）:1

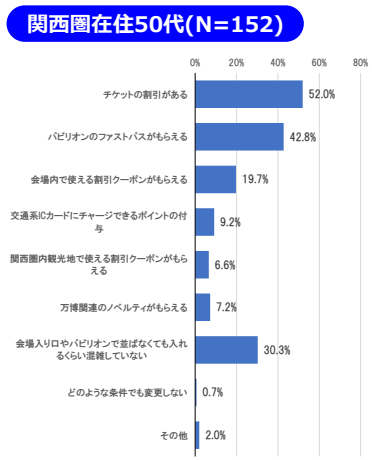
3．調査結果　⑥万博来訪日に対する意向

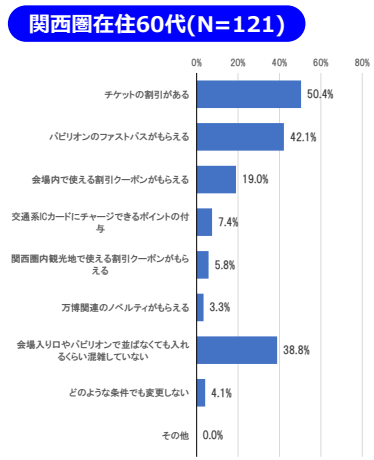
Q30.万博会場への来訪日を変更するために必要な条件は何ですか？特に重要なものを2つまでお答えください。また、選択肢以外の条件がありましたら、その他に記入してください。（2つまで）

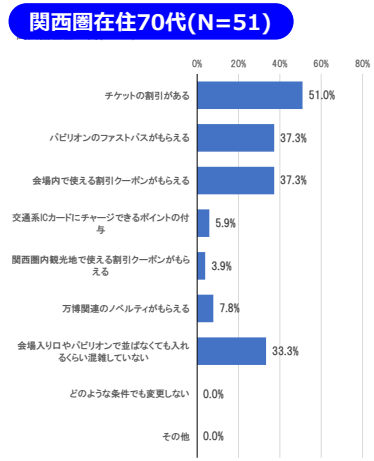
関西圏在住者、関西圏以外在住者ともに、年齢階層に係わらず「チケットの割引がある」の割合が最も高くなっている。

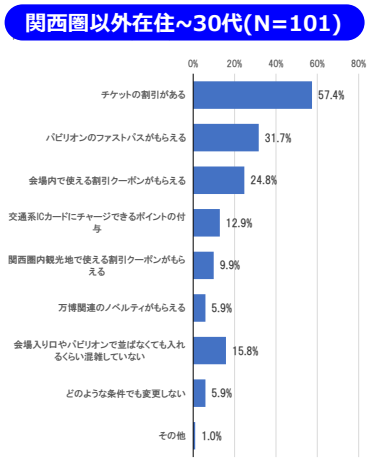


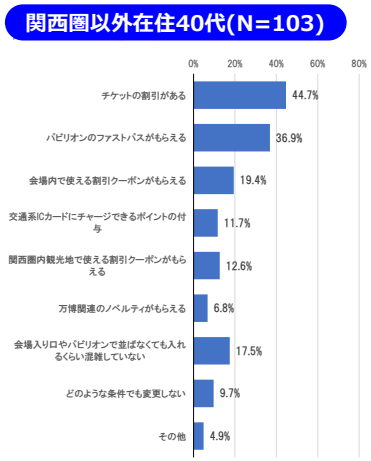


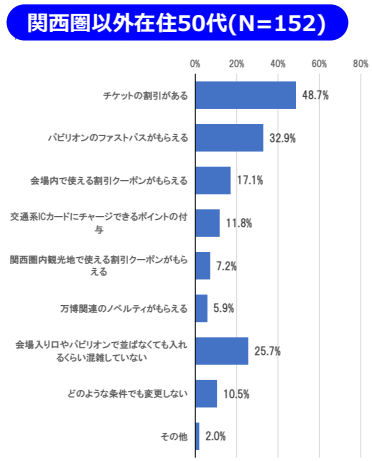


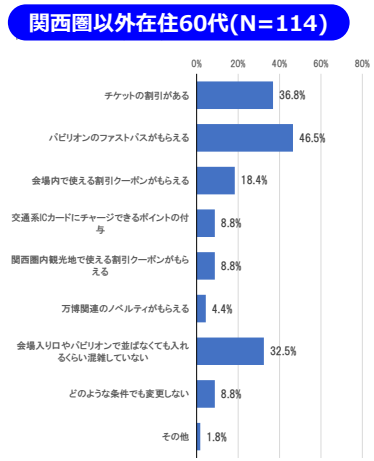


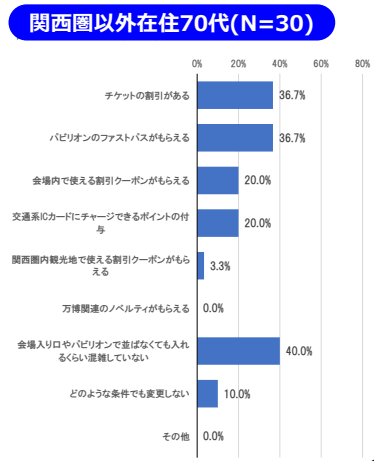








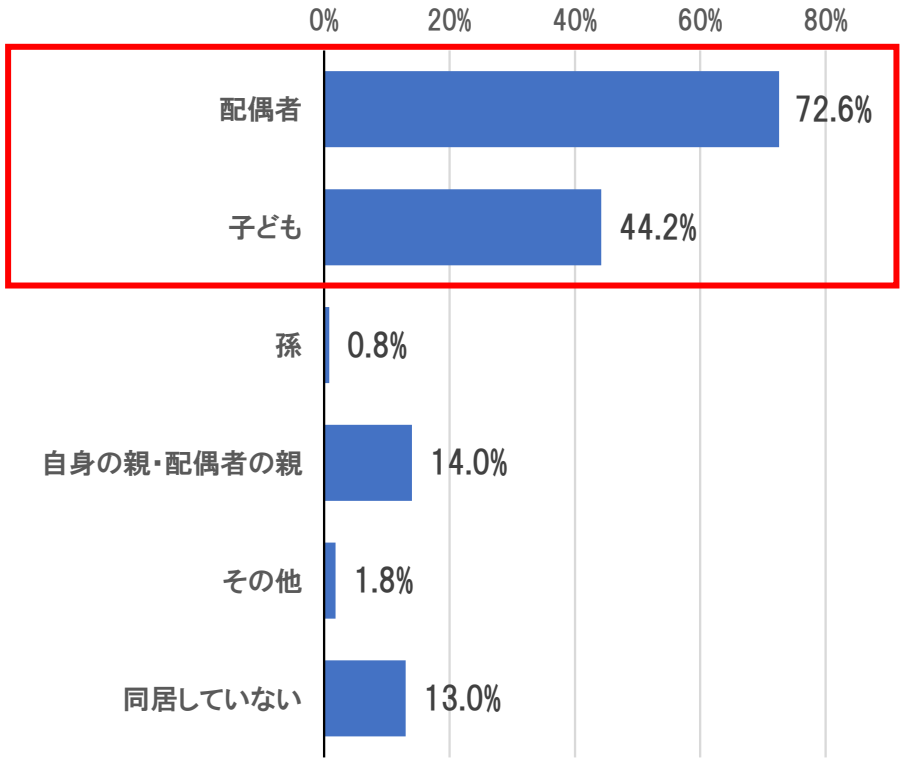




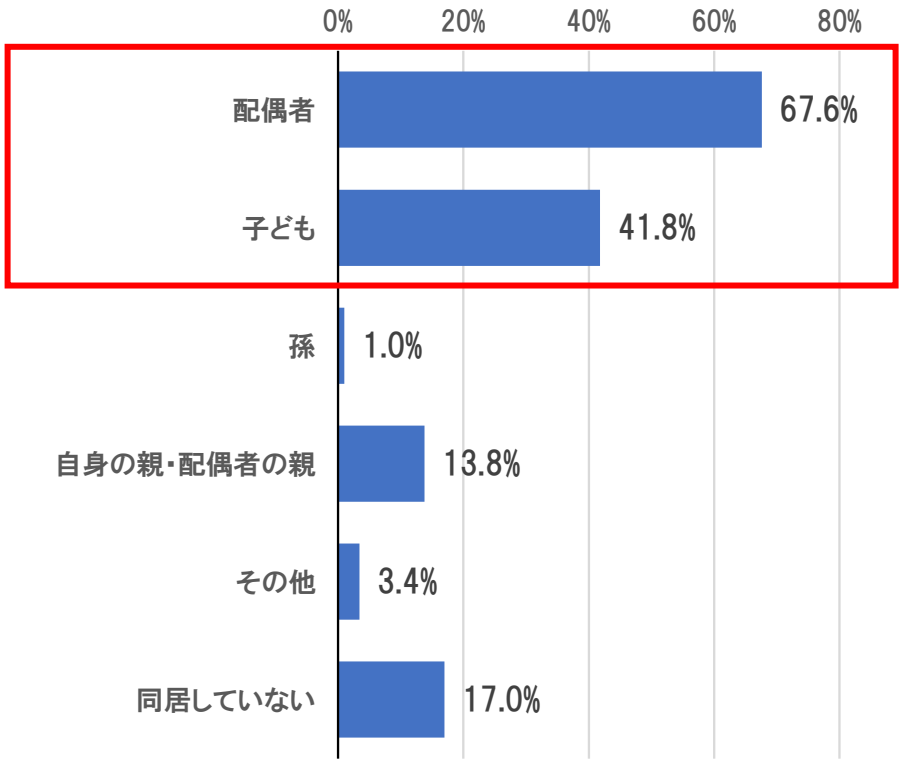
■あなた自身についてお聞きします。
Q31.あなたの同居している家族構成を教えてください。（いくつでも）

関西圏在住者、関西圏以外在住者ともに、「配偶者」の割合が最も高く、関西圏では72.6%、関西圏以外では67.6%である。次いで「子ども」の割合が高く、関西圏では44.2%、関西圏以外では41.8%である。

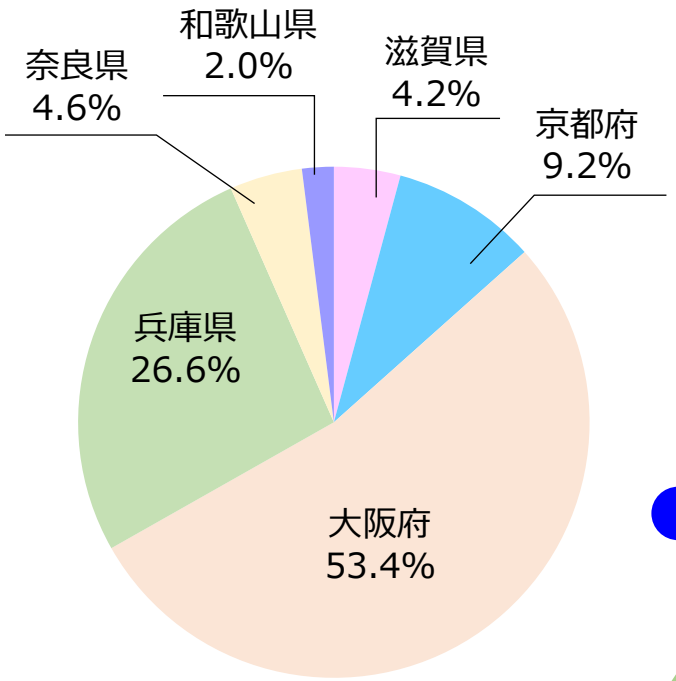
関西圏在住(N=500)



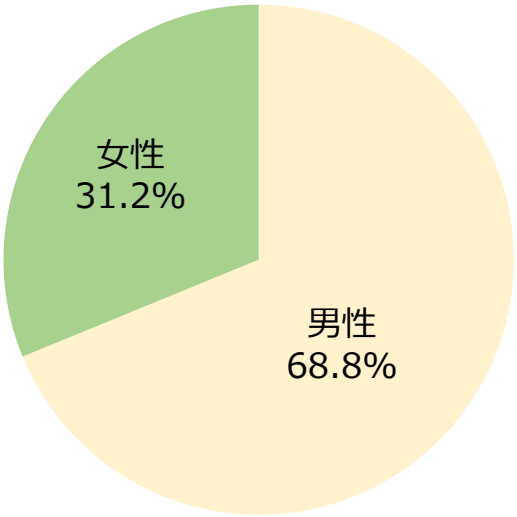
関西圏以外在住(N=500)



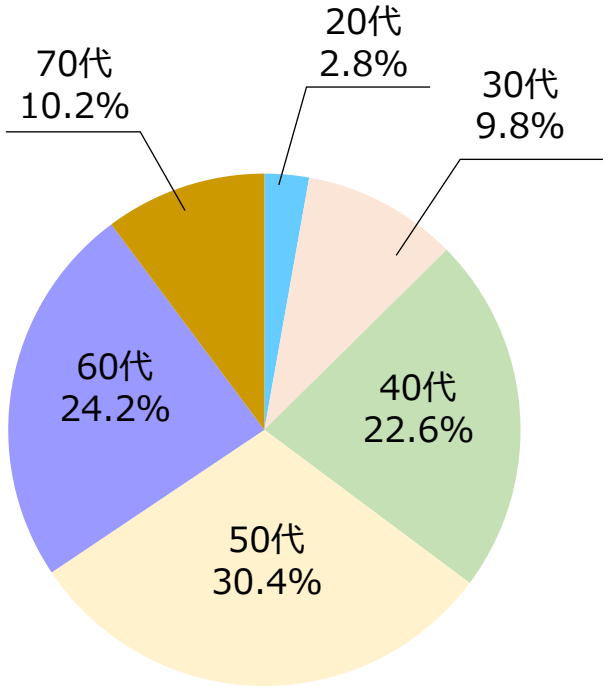
関西圏在住(N=500)



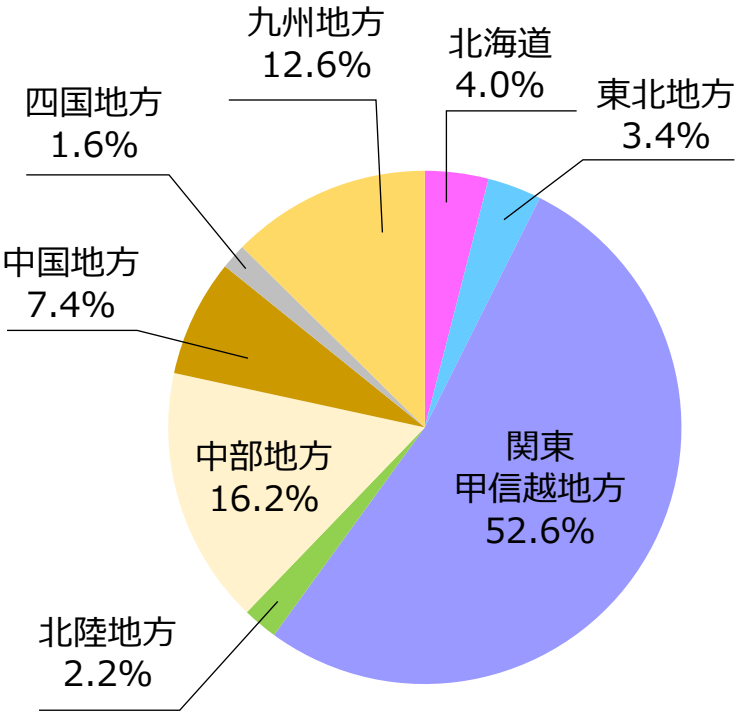
関西圏在住(N=500)



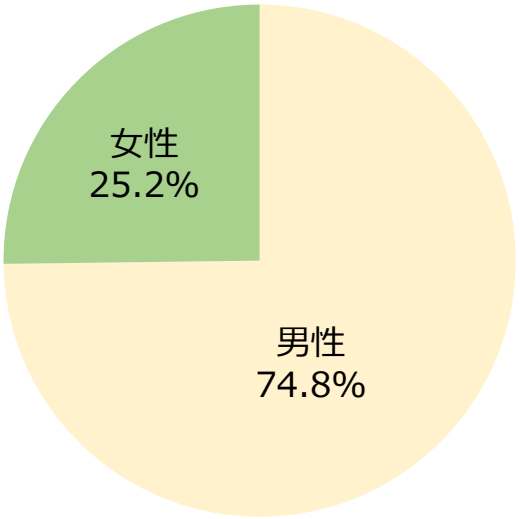
関西圏在住(N=500)



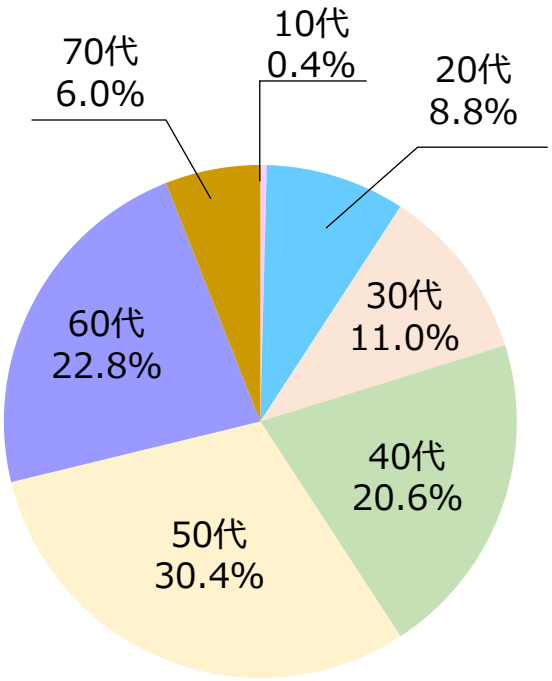
関西圏以外在住(N=500)



関西圏以外在住(N=500)



関西圏以外在住(N=500)



2章
MaaSアプリによるレコメンド等による、個人の行動変容に関する社会実験的調査
・シャトルバス利用向上のためのアンケート調査

（３）万博開催時の行動変容可能性調査詳細結果

(万博来訪者以外の行動変容調査)

目 次

1. 調査概要 2-87
2. 調査項目 2-88
3. 調査結果 ①大阪市内への移動について 2-89
②万博開催期間の行動変更について 2-96
③個人属性 2-103

1．調査概要

●目的

○万博来訪者以外の行動変容の可能性について調査する。

●調査前提

○調査の対象は、普段から大阪市内への移動をしている人の行動変容を基本とする。
○調査で把握する内容は、
・行動変容の可能性と行動変容するための条件

●調査対象の設定

○普段から大阪市内への移動をしている人を対象に200サンプル確保とする。

●調査方法

○上記対象に対して適切に実施できるよう、WEBモニターを活用した調査方法とする。
⇒対象を絞り込むためのスクリーニング調査を実施

【スクリーニング】

・居住地
（大阪府・京都府・兵庫県・奈良県・滋賀県・和歌山県）
↓
・年齢18歳以上
↓
・最近1年間の大阪市内訪問あり

2．調査項目

- 本設問では、「大阪市内への移動」「万博開催期間の行動変容」について調査した。

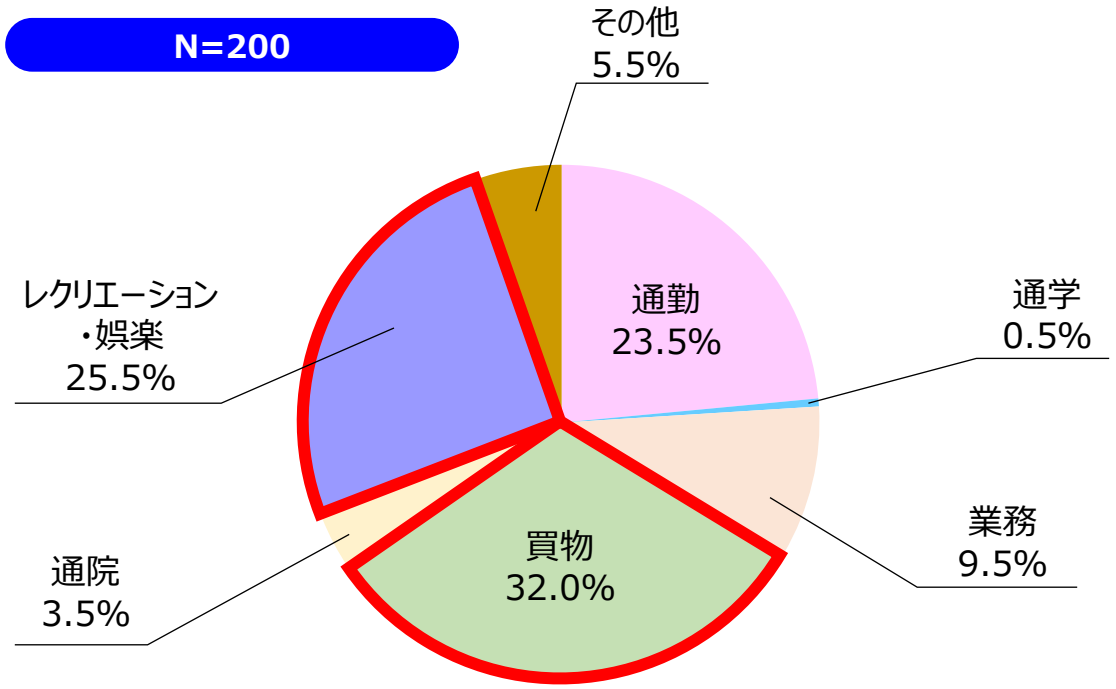
大項目	No.	設問
大阪市内への移動	Q1	移動の目的
	Q2 Q3	出発地・目的地 (利用路線・利用駅)
	Q4	利用した移動手段
	Q5	出発時刻と到着時刻
	Q6	移動の頻度

大項目	No.	設問
万博開催期間の行動変容	Q7	混雑時の行動変更
	Q8	行動変更の条件
	Q9	どのように行動を変更するか
	Q10	「移動そのものをしない」に該当する行動

3．調査結果　①大阪市内への移動について

■最近1年の間で最も多く訪問した大阪市内への移動についてお聞きします。
Q1.移動の目的は何ですか。あてはまるものをひとつお選びください。

移動の目的の割合は、「買物」が最も高く32.0%、次いで「レクリエーション・娯楽」の25.5%である。



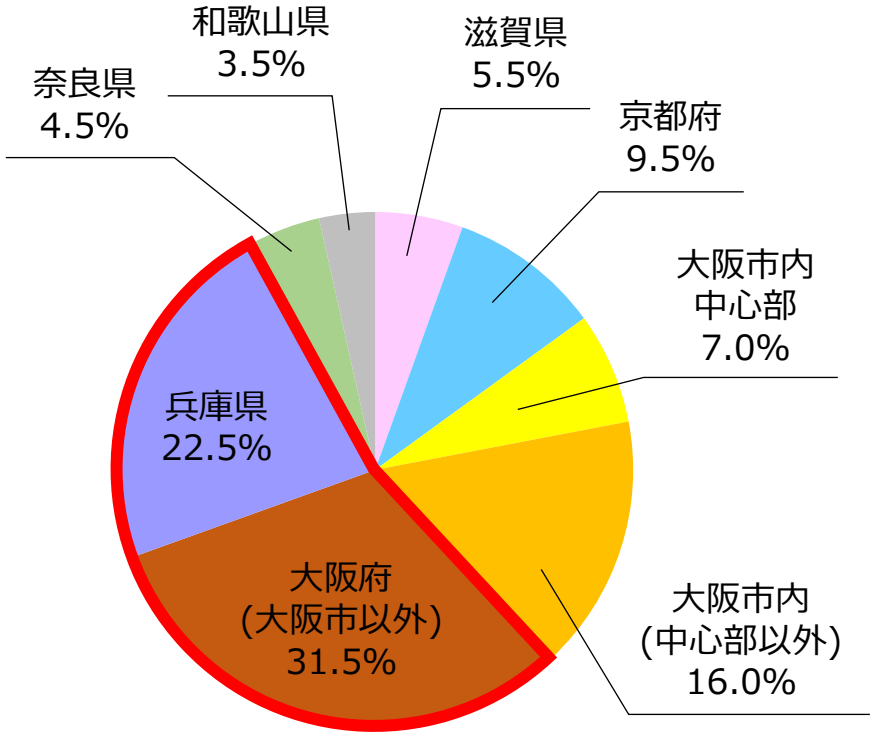
その他（全11）の内訳
友人宅、親戚の訪問、サロン、人間ドック受診、出張、有人宅に行く、アルバイト、検査、講習、お見舞

3．調査結果　①大阪市内への移動について

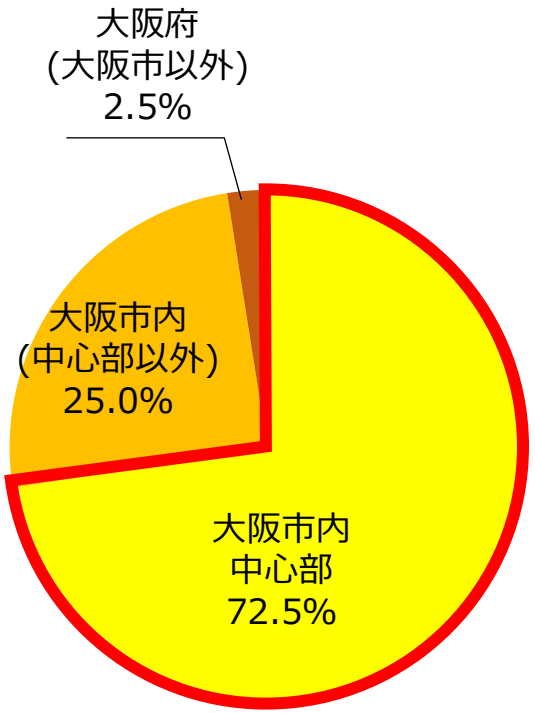
Q2.前問で回答した移動の目的について、そのときの出発地と目的地をお答えください。

出発地の割合は「大阪府(大阪市以外)」が最も高く31.5%、次いで「兵庫県」の22.5%である。
目的地の割合は「大阪市内・中心部」が最も高く72.5%、次いで「大阪市内(中心部以外)」の25.0%である。

出発地(N=200)



目的地(N=200)

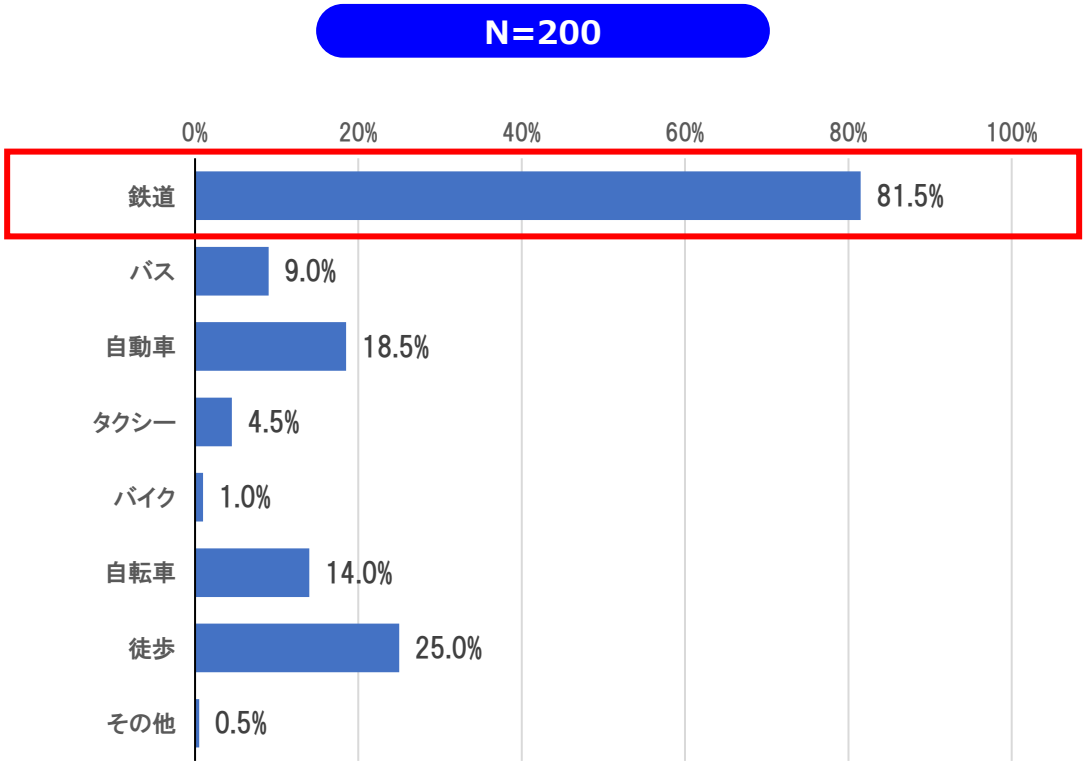


大阪市内・中心部
福島区
西区
天王寺区
浪速区
北区
中央区
大阪市内(中心部以外)
都島区
此花区
港区
大正区
西淀川区
東淀川区
東成区
生野区
旭区
城東区
阿倍野区
住吉区
東住吉区
西成区
淀川区
鶴見区
住之江区
平野区

3．調査結果　①大阪市内への移動について

Q4.Q1で回答した移動の目的で、利用した移動手段をすべてお答えください。

「鉄道」の割合が最も高く、全体の8割が利用している。

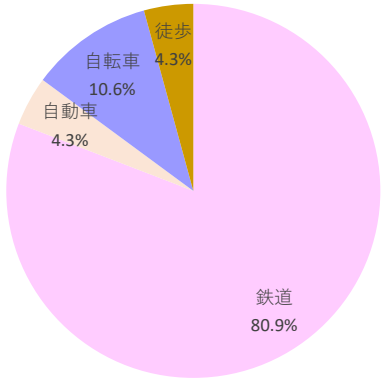


3．調査結果　①大阪市内への移動について

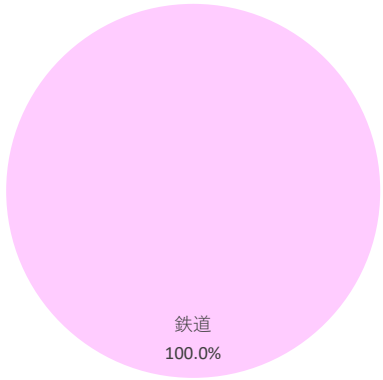
Q4.Q1で回答した移動の目的で、利用した移動手段をすべてお答えください。

移動の目的別でみると、いずれの目的も鉄道利用が最も多く、次いで通勤では自転車の割合が、業務、買物、通院、レクリエーションでは自動車利用の割合が高くなっている。

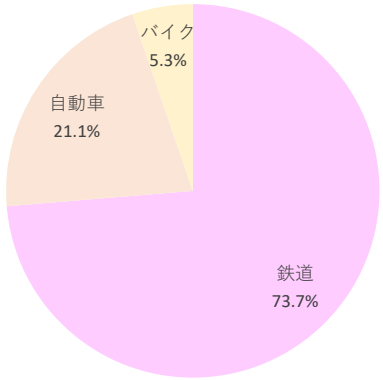
通勤(N=47)



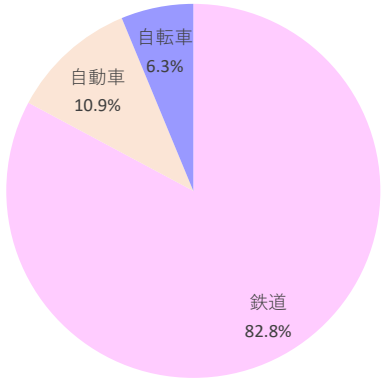
通学(N=1)



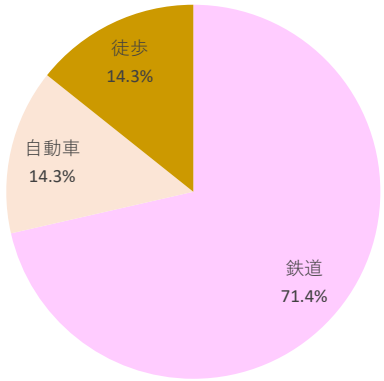
業務(N=19)



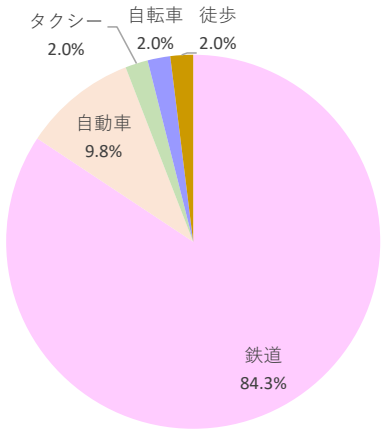
買物(N=64)



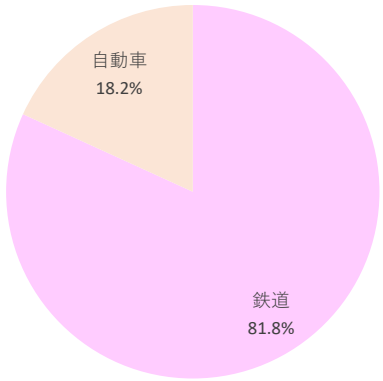
通院(N=7)



レクリエーション(N=51)



その他(N=11)



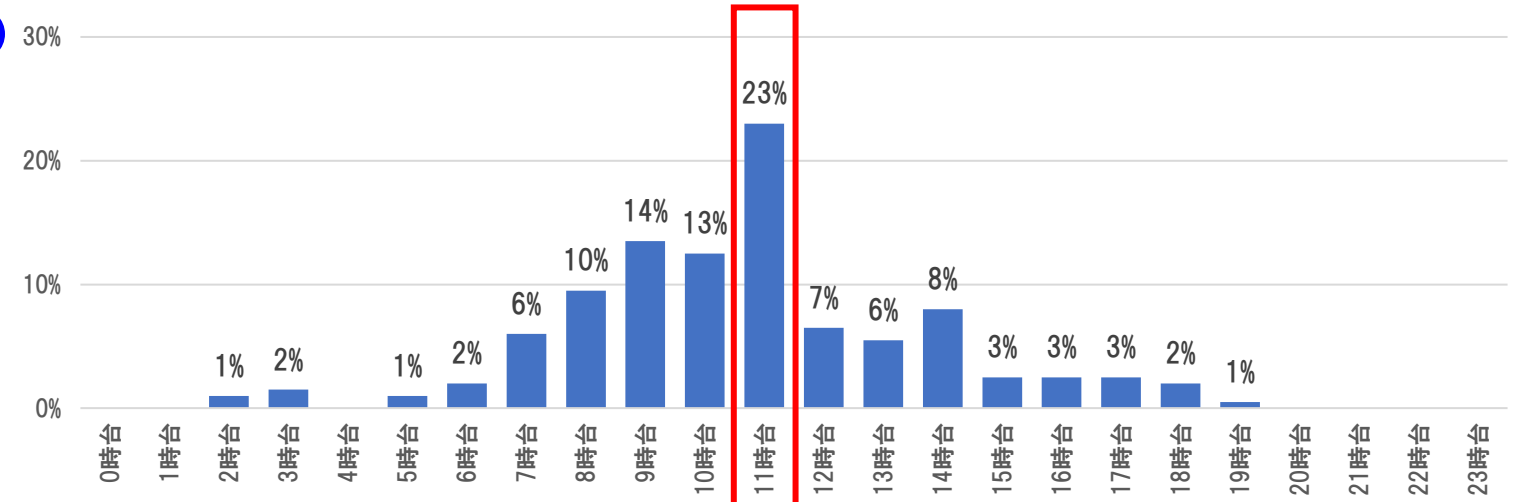
鉄道　バス　自動車　タクシー　バイク　自転車　徒歩　その他

3. 調査結果 ①大阪市内への移動について

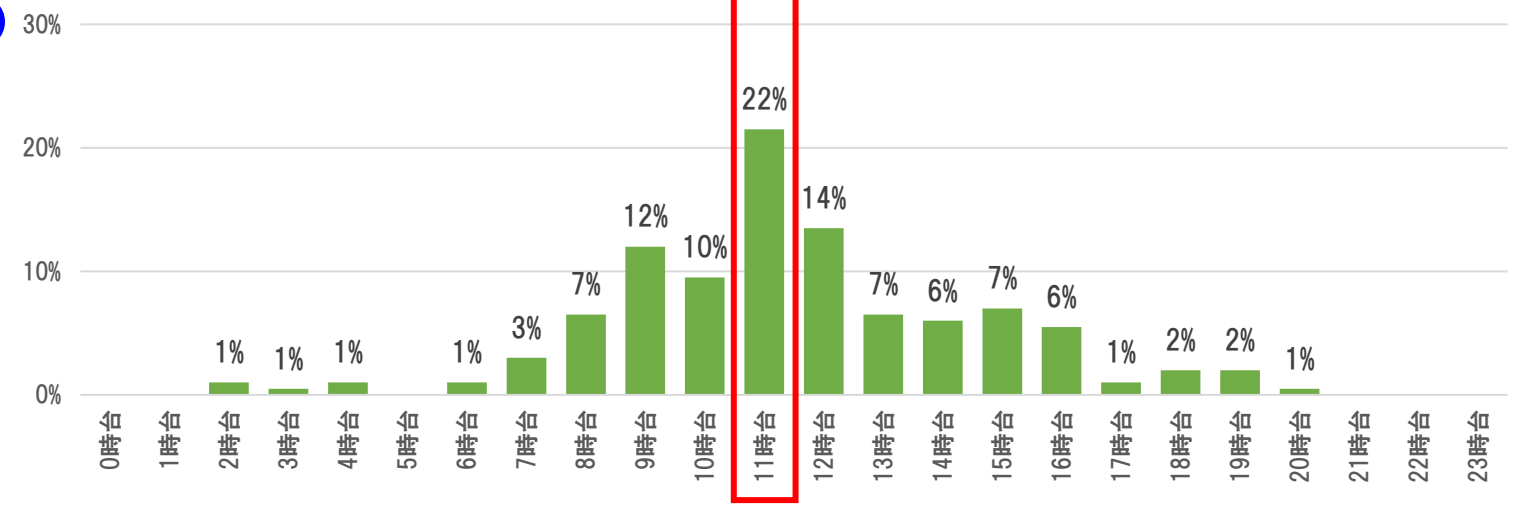
Q5.Q1で回答した移動の目的の出発時刻と到着時刻についてお答えください。

出発時刻、到着時刻ともに「11時台」の割合が最も高い。

出発時刻(N=200)



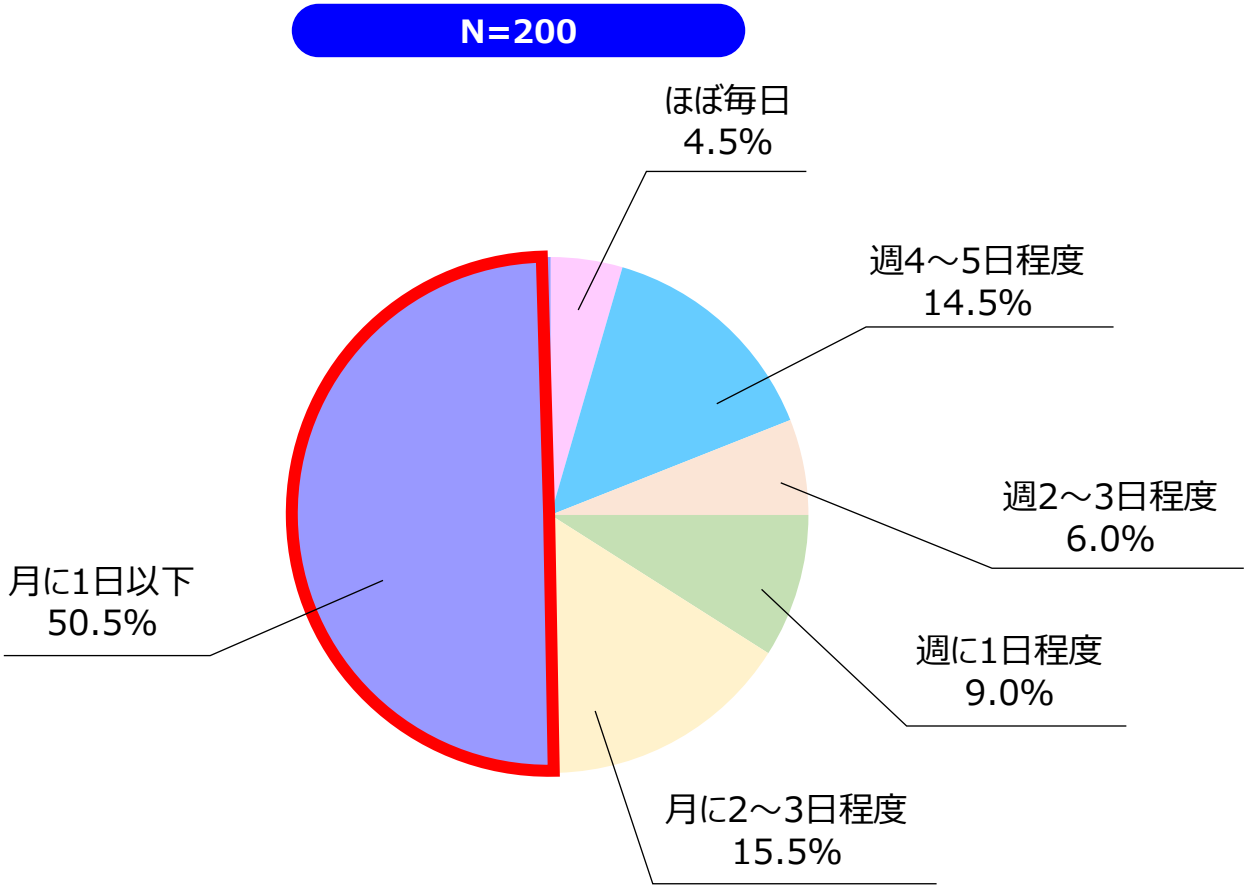
到着時刻(N=200)



3．調査結果　①大阪市内への移動について

Q6.Q1で回答した移動の目的の頻度はどのぐらいですか。あてはまるものをひとつお選びください。

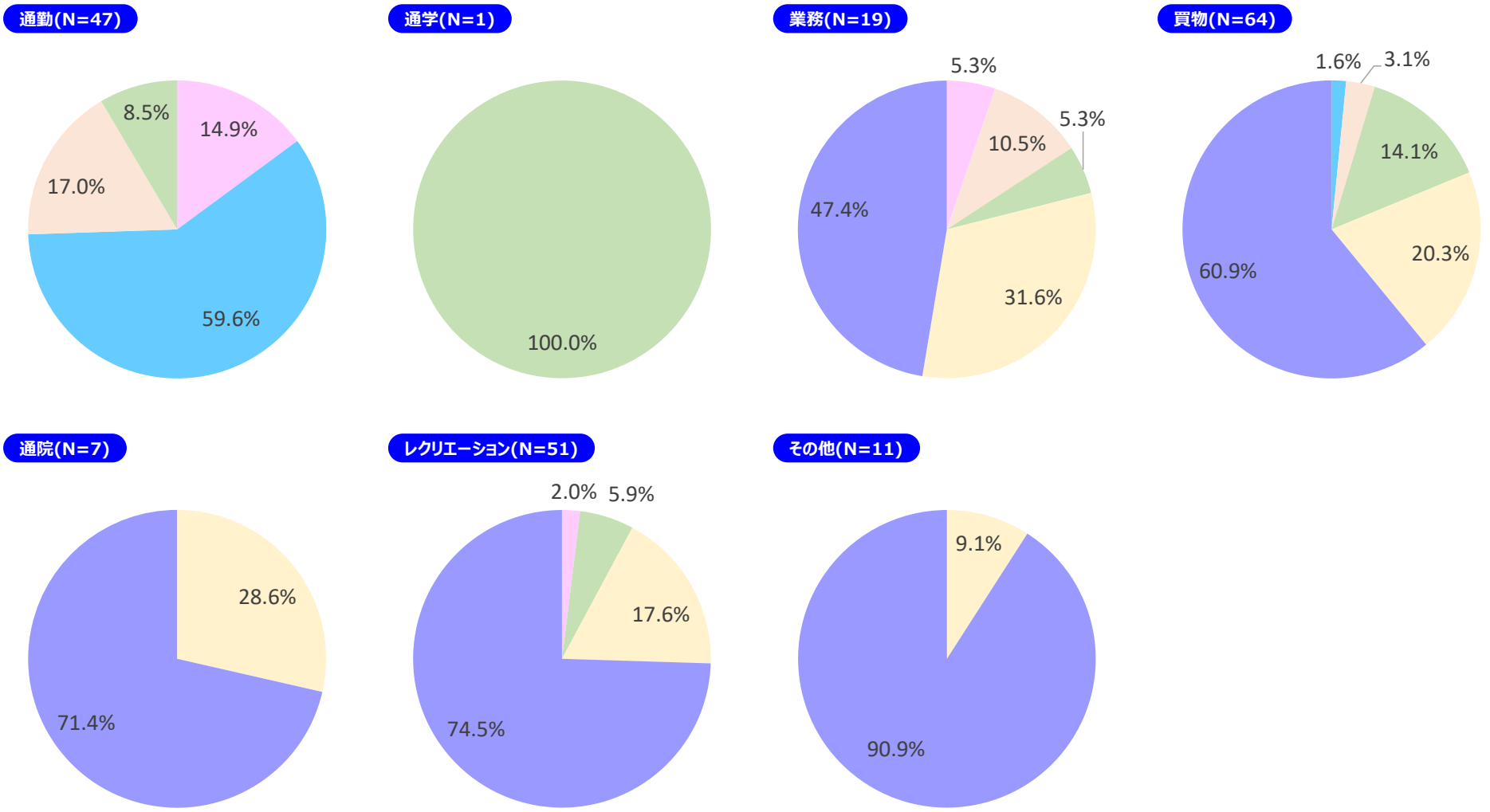
Q1の移動に対する頻度は、「月に1日以下」の割合が最も高く、5割を占める。



3．調査結果　①大阪市内への移動について

Q6.Q1で回答した移動の目的の頻度はどのぐらいですか。あてはまるものをひとつお選びください。

通勤目的は、ほぼ毎日や週4～5日程度といった高頻度の移動が多いが、その他の目的は月に1回程度が多く、移動頻度が低くなっている。

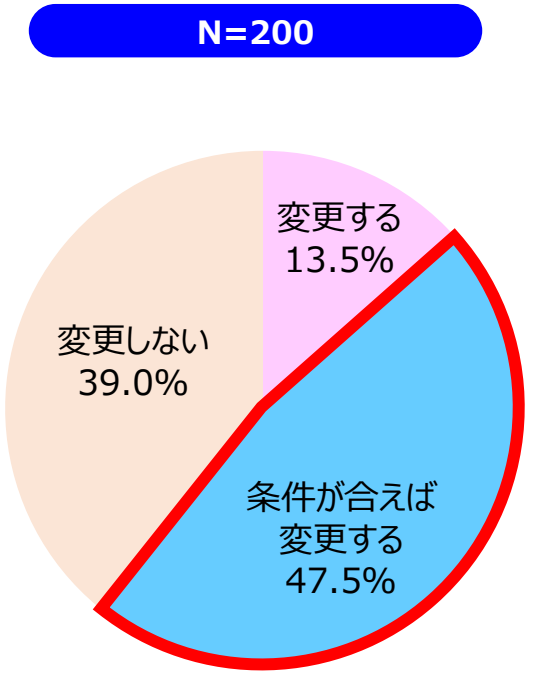


3．調査結果　②万博開催期間の行動変更について

■万博開催期間中は、万博来訪者の移動により、普段よりも混雑することが想定されます。(下図参照)
Q7.このような混雑状況の時、あなたは普段行う移動について変更しますか。あてはまるものをひとつお選びください。

「条件が合えば変更する」が最も高く47.5%である。



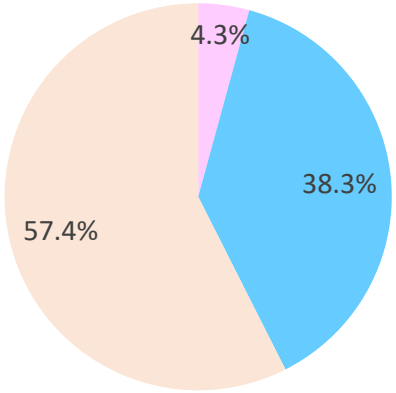


3．調査結果　②万博開催期間の行動変更について

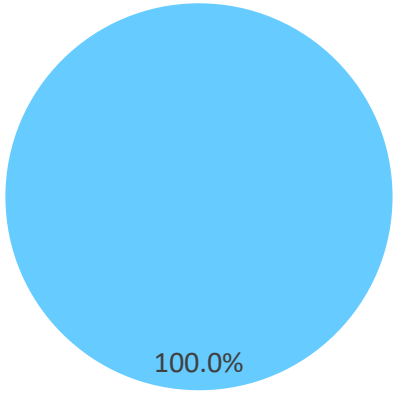
■万博開催期間中は、万博来訪者の移動により、普段よりも混雑することが想定されます。(下図参照)
Q7.このような混雑状況の時、あなたは普段行う移動について変更しますか。あてはまるものをひとつお選びください。

移動頻度の多い通勤や移動頻度が少ないものの診察時間等制約のある通院は、変更しない人が多いが、制約の少ない他の目的は、5割以上が変更してもよいと考えている。

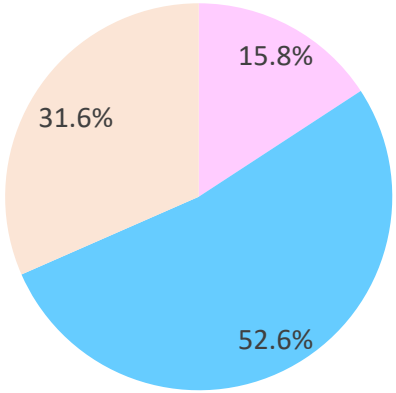
通勤(N=47)



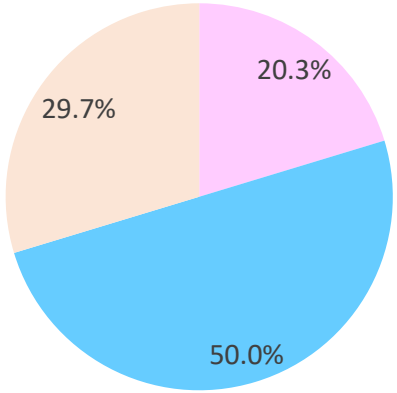
通学(N=1)



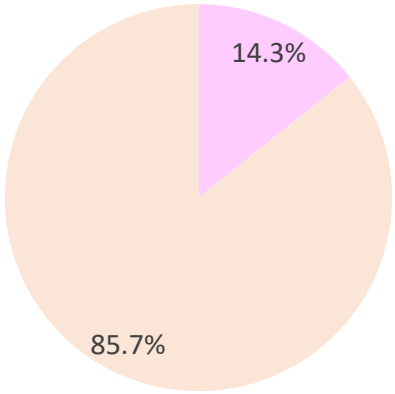
業務(N=19)



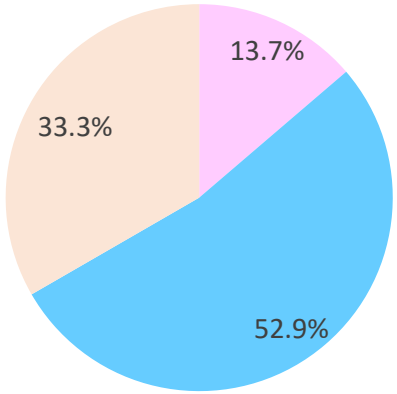
買物(N=64)



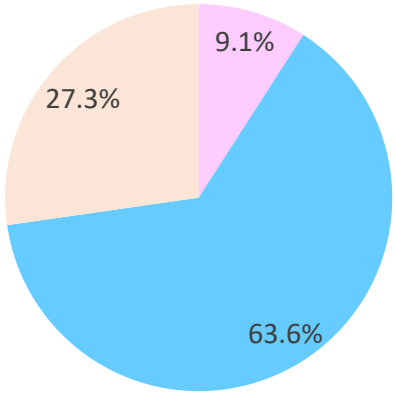
通院(N=7)



レクリエーション(N=51)



その他(N=11)

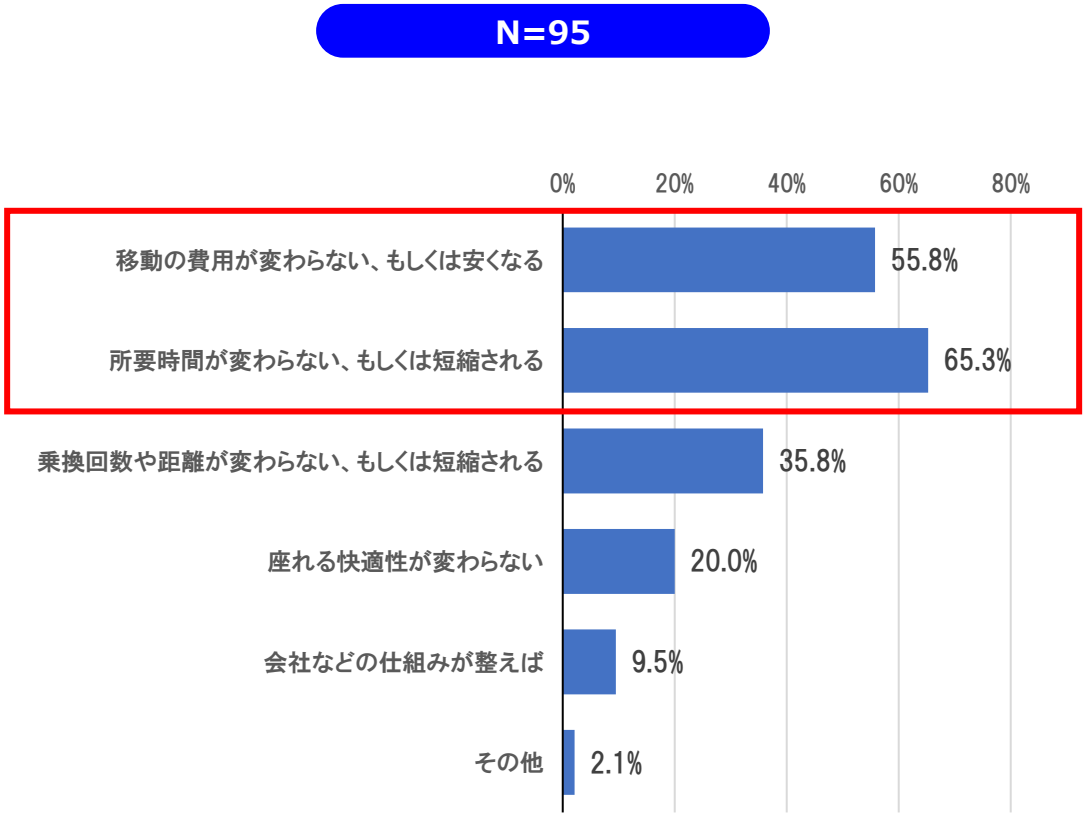


■変更する　■条件が合えば変更する　■変更しない

3．調査結果　②万博開催期間の行動変更について

Q8.■Q7で「条件が合えば変更する」と回答した方にお聞きします。
■条件が合えば移動を変更する場合の条件は何ですか。あてはまるものをすべてお選びください。（いくつでも）

「所要時間が変わらない、もしくは短縮される」の割合が最も高く、65.3%。次いで「移動の費用が変わらない、もしくは安くなる」の55.8%の順である。

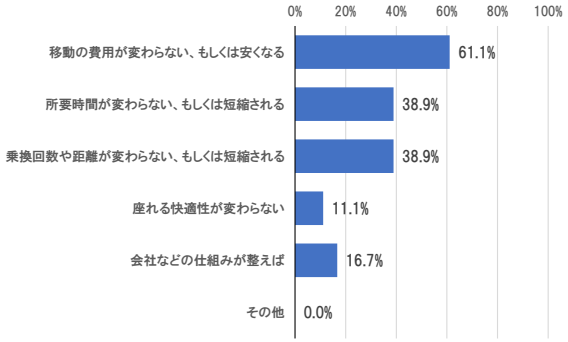


3．調査結果　②万博開催期間の行動変更について

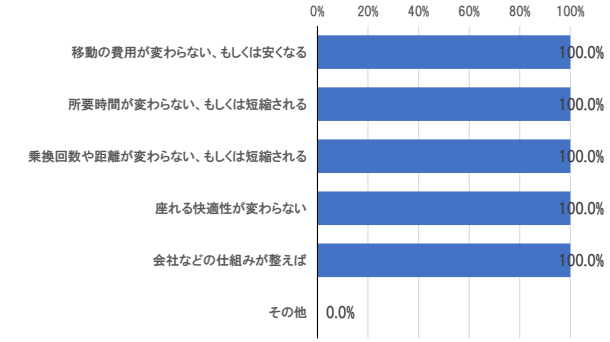
Q8.■Q7で「条件が合えば変更する」と回答した方にお聞きします。
■条件が合えば移動を変更する場合の条件は何ですか。あてはまるものをすべてお選びください。（いくつでも）

移動頻度の多い通勤では、「移動の費用が変わらない、もしくは安くなる」を条件として挙げる人が多いが、他の目的では「所要時間が変わらない、もしくは短縮される」を挙げる人が多い。

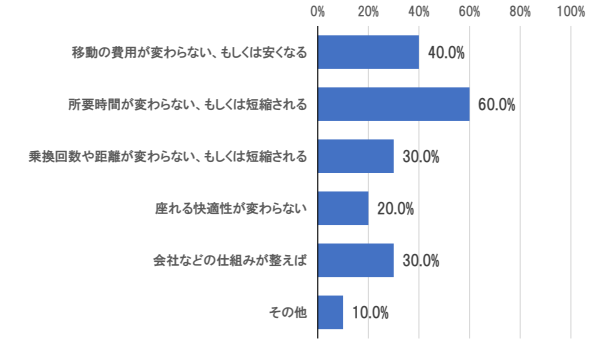
通勤(N=18)



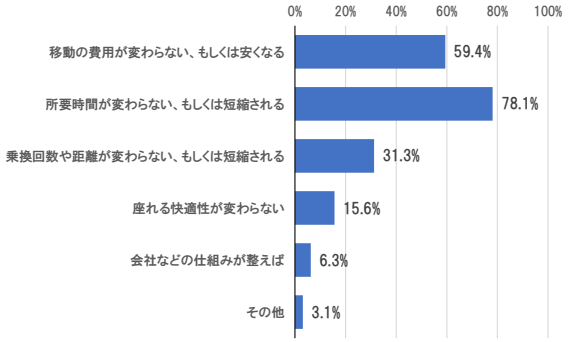
通学(N=1)



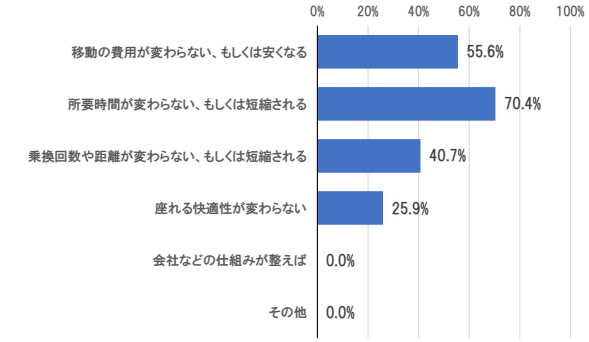
業務(N=10)



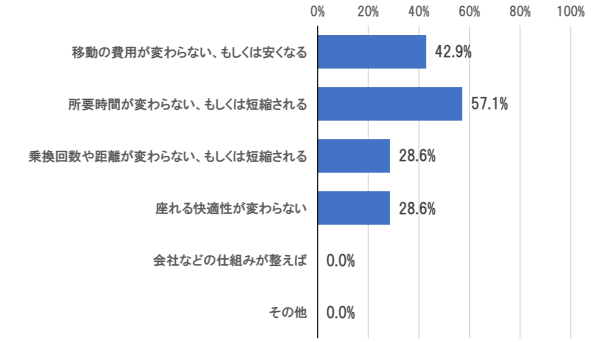
買物(N=32)



レクリエーション(N=27)



その他(N=7)



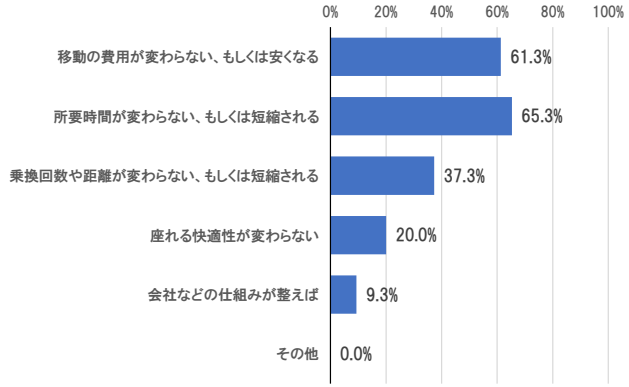
※「通院」はN=0のため省略

3．調査結果　②万博開催期間の行動変更について

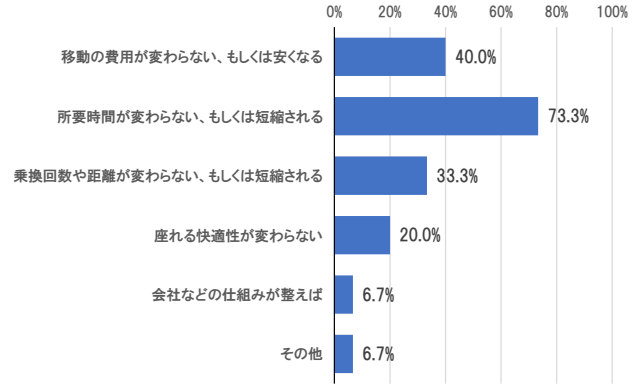
Q8.■Q7で「条件が合えば変更する」と回答した方にお聞きします。
■条件が合えば移動を変更する場合の条件は何ですか。あてはまるものをすべてお選びください。（いくつでも）

鉄道を利用している人は、「移動の費用が変わらない、もしくは安くなる」と「所要時間が変わらない、もしくは短縮される」の両方を挙げる人が多いが、自動車利用者は、「所要時間が変わらない、もしくは短縮される」を挙げる人が多くなっている。

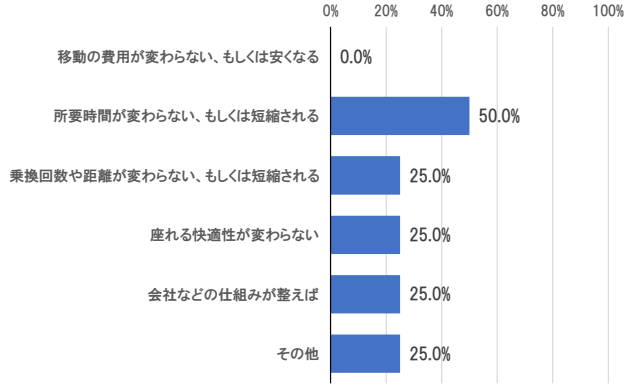
鉄道(N=75)



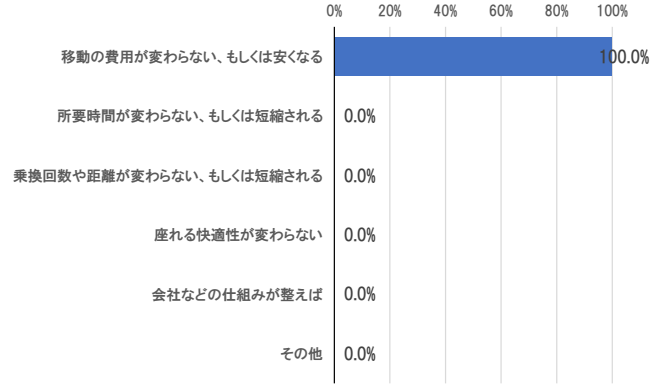
自動車(N=15)



自転車(N=4)



徒歩(N=1)

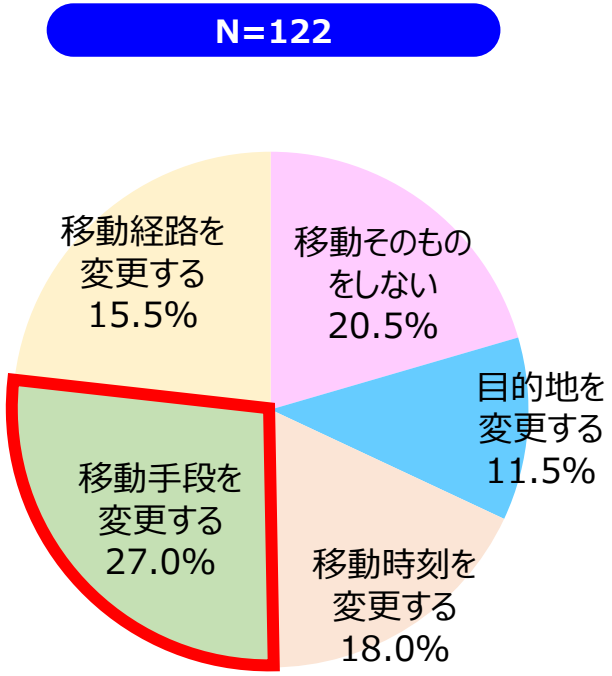


※「バス」「タクシー」「バイク」「その他」はN=0のため省略

3．調査結果　②万博開催期間の行動変更について

Q9. ■Q7で「変更する」「条件が合えば変更する」と回答した方にお聞きします。
■移動を変更する場合、どのような変更をしますか。あてはまるものをひとつお選びください。

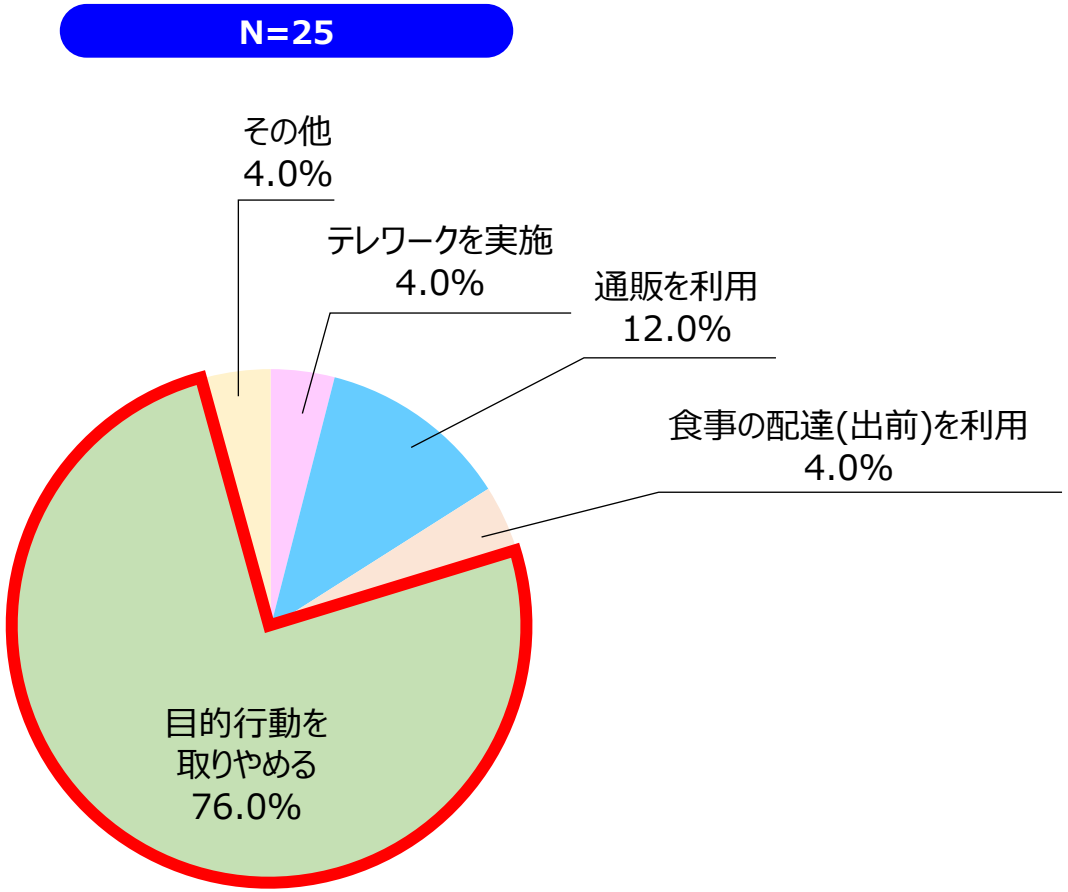
「移動手段を変更する」の割合が最も高く、27.0%である。



3．調査結果　②万博開催期間の行動変更について

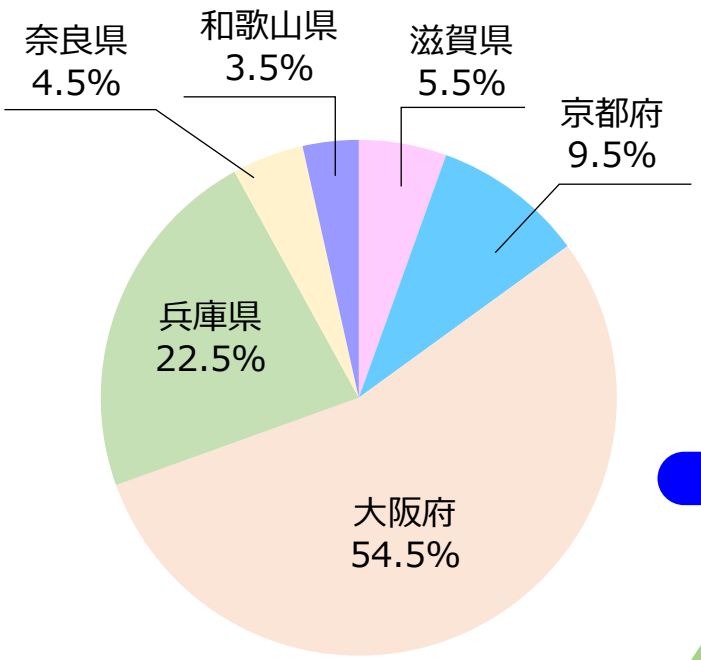
Q10.■Q9で「移動そのものをしない」と回答した方にお聞きします。
■移動そのものをしないに該当する行動はどれですか。あてはまるものをひとつお選びください。

「目的行動を取りやめる」の割合が最も高く、76.0%である。

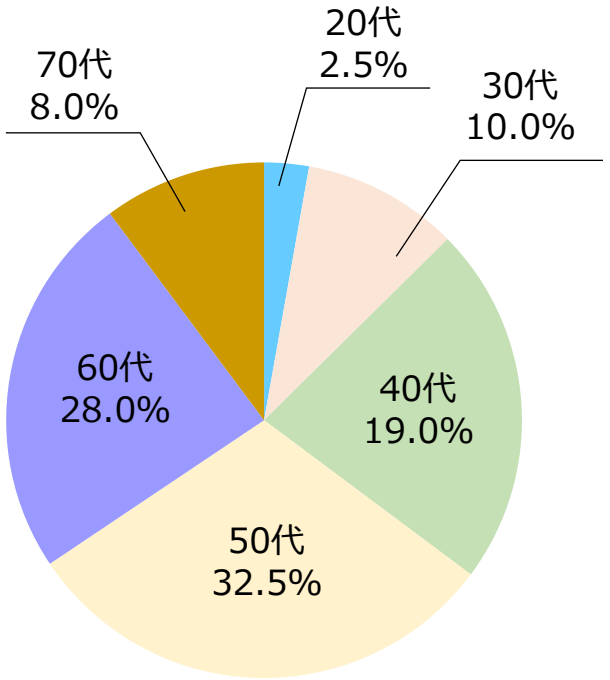


3. 調査結果 ③個人属性

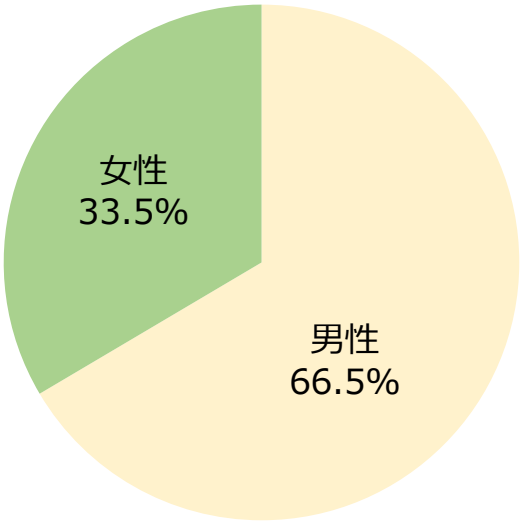
居住地(N=200)



年齢(N=200)



性別(N=200)



第2章
MaaSアプリによるレコメンド等による、個人の行動変容に関する社会実験的調査
・シャトルバス利用向上のためのアンケート調査

（４）モデルによる鉄道混雑がバス利用に及ぼす影響

目 次

1. 調査概要 2-105
2. 調査内容 2-106
3. 調査結果を活用した分析 2-112

1．調査概要

●目的

○大阪・関西万博に来訪する際に想定される会場までのアクセスについて、混雑が想定される御堂筋線・中央線の利用者に対し、シャトルバスへの転換を促進するための施策を検討するにあたり、以下について確認することを目的とする。

①混雑情報（MaaS）の有効性検証：混雑情報がある時とない時の、シャトルバス利用への影響
②鉄道の混雑状況によるシャトルバス利用への影響把握：混雑度合いの閾値の確認/シャトルバス運賃によるシャトルバス利用の影響

●調査対象者

○万博への来訪予定者のうち、万博会場への来訪について、中央線を利用することを想定している人を対象に1,000サンプル（関西圏在住者500、関西圏以外在住者500）確保とする。

●調査方法

○万博に参加する際の交通行動を把握するにあたり、現存しないサービスであるとともに、“鉄道混雑”という定量化しにくい要素を考慮した上で、選択行動を把握することが必要。
○そこで、調査においては仮想的な状況を提示し、その状況下における意思決定を把握することができる“選好意識調査（SP調査）”を採用。
○調査自体は、本業務におけるその他の調査と同様に、WEB調査にて実施。

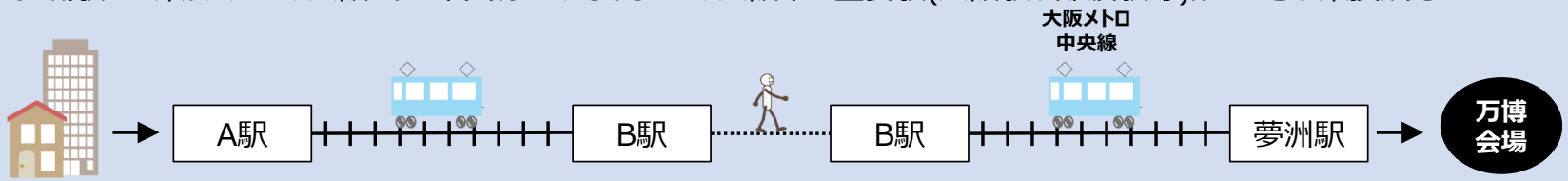
1）選択肢の考え方

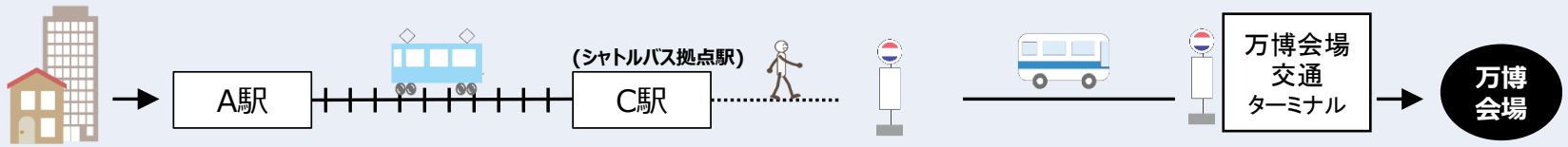
（1）万博会場までのアクセスパターン

○万博会場までの公共交通による主な移動手段は鉄道とシャトルバスであり、アクセスとしては①鉄道のみ、②鉄道＋シャトルバス、③シャトルバスのみの３パターンが想定される。

▼万博会場までのアクセスパターン

アクセスのパターン	内容
①鉄道のみ	・夢洲駅まで鉄道のみで移動するパターン ・夢洲駅への乗り入れは、大阪メトロ中央線のみであるため、大阪市の主要駅(大阪駅や難波駅等)からは必ず乗換が発生
②鉄道＋シャトルバス	・シャトルバス拠点まで鉄道で移動し、シャトルバスに乗り換えて夢洲まで移動するパターン
③シャトルバスのみ	・シャトルバス乗り場から夢洲まで、シャトルバスのみで移動するパターン





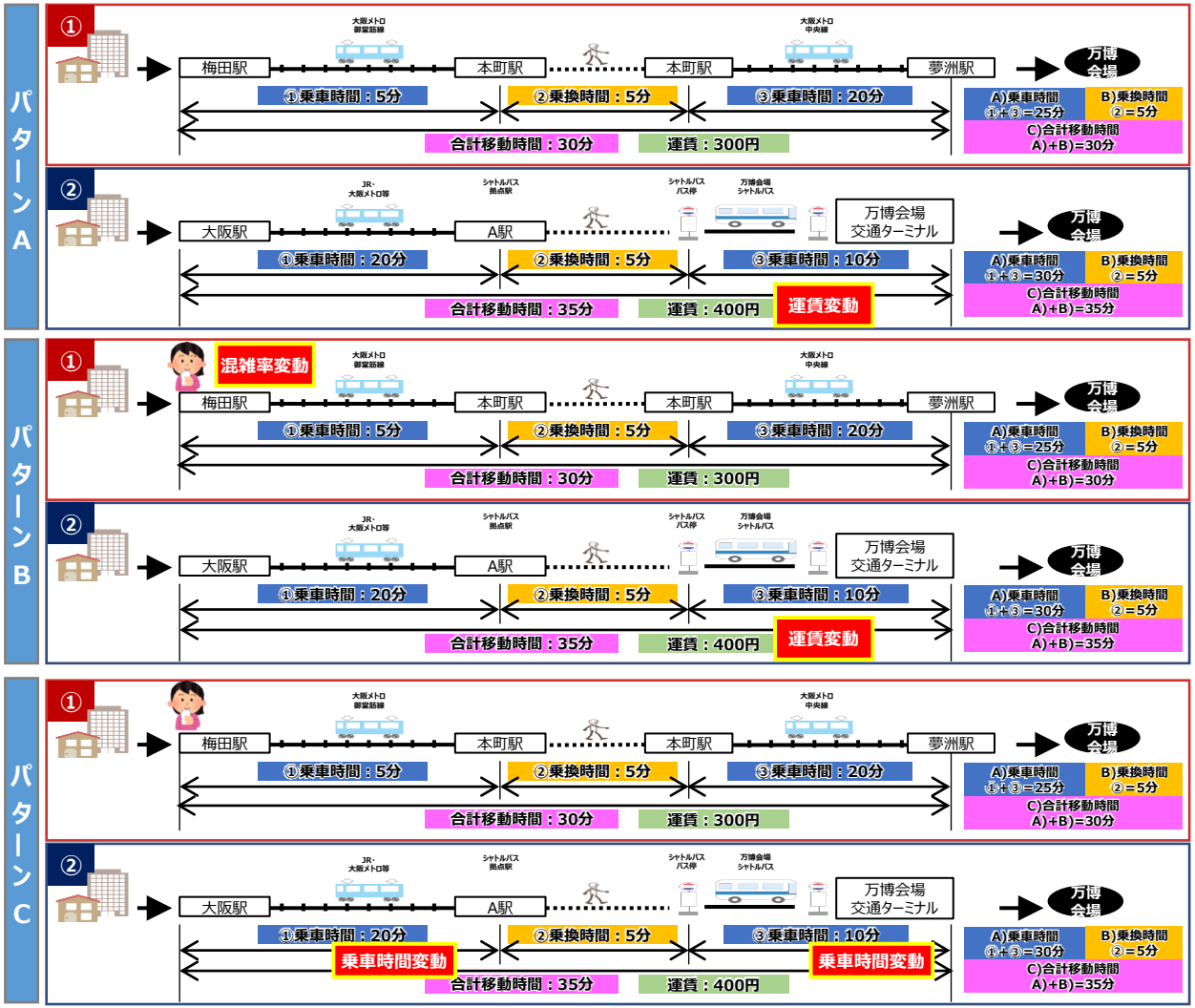


2)選択肢における交通サービスの設定の考え方

○行動選択肢について、鉄道混雑だけでなく、シャトルバスサービスの違いによっても選択行動が異なることが想定される。
○そこで、交通サービスの内容について、複数のパターンを想定し、それぞれにおける選択行動の傾向を把握する。

▼交通サービスに関する前提条件・交通サービスの設定パターン

	条件・サービス設定		ねらい
	①鉄道	②鉄道＋ｼｬﾄﾙﾊﾞｽ	
ﾊﾟﾀｰﾝA	● ｻｰﾋﾞｽ固定 ● アプリによる混雑情報提供無し	● ｼｬﾄﾙﾊﾞｽの運賃変動	・ シャトルバスの運賃による選択行動への影響を把握
ﾊﾟﾀｰﾝB	● アプリによる混雑情報提供あり ● 中央線の混雑度合いの変動	● ｼｬﾄﾙﾊﾞｽの運賃変動	・ シャトルバスの運賃による選択行動への影響を把握 ・ MaaSアプリの有無による選択行動への影響を把握
ﾊﾟﾀｰﾝC	● 鉄道ｻｰﾋﾞｽは固定	● ｼｬﾄﾙﾊﾞｽの運賃は固定 ● ｼｬﾄﾙﾊﾞｽ拠点が複数ある場合	・ パターンA、パターンBでは確認できない所要時間の変動による影響を把握 ・ トータル選択数の削減が可能



3）選択肢における交通サービス内容の設定

◯①・②の交通サービスの設定については、既存交通の中から近しいものを確認し、参考とした。
◯①鉄道のみは、大阪メトロのみを利用するアクセスとして、現状の梅田～本町～コスモスクエア間の交通サービスを参考とした。
◯②鉄道＋シャトルバスは、現状の大阪～桜島間の鉄道サービスと、桜島駅～舞洲方面のシャトルバスサービスを参考とした。

▼条件・サービス設定の各パターンに対する交通サービスの設定

			鉄道のみ乗車時間	中央線混雑度	費用	鉄道+バス(路線バスタイプ)乗車時間	電車	電車⇔バス	バス	費用
Q1	Aパターン	0	30	不明	300	35	20	5	10	300
			30	不明	300	35	20	5	10	500
			30	不明	300	35	20	5	10	700
Q2	Bパターン	1	30	150%	300	35	20	5	10	300
		2	30	150%	300	35	20	5	10	500
		3	30	150%	300	35	20	5	10	700
		4	30	180%	300	35	20	5	10	300
		5	30	180%	300	35	20	5	10	500
		6	30	180%	300	35	20	5	10	700
		7	30	200%	300	35	20	5	10	300
		8	30	200%	300	35	20	5	10	500
		9	30	200%	300	35	20	5	10	700
Q3	Cパターン	1	30	150%	300	25	10	5	10	400
		2	30	150%	300	35	10	5	20	400
		3	30	150%	300	40	10	5	25	400
		4	30	150%	300	30	15	5	10	400
		5	30	150%	300	40	15	5	20	400
		6	30	150%	300	45	15	5	25	400
		7	30	150%	300	35	20	5	10	400
		8	30	150%	300	45	20	5	20	400
		9	30	150%	300	50	20	5	25	400

これらを組み合わせて設問を作成

▼参考にした既存公共交通サービス

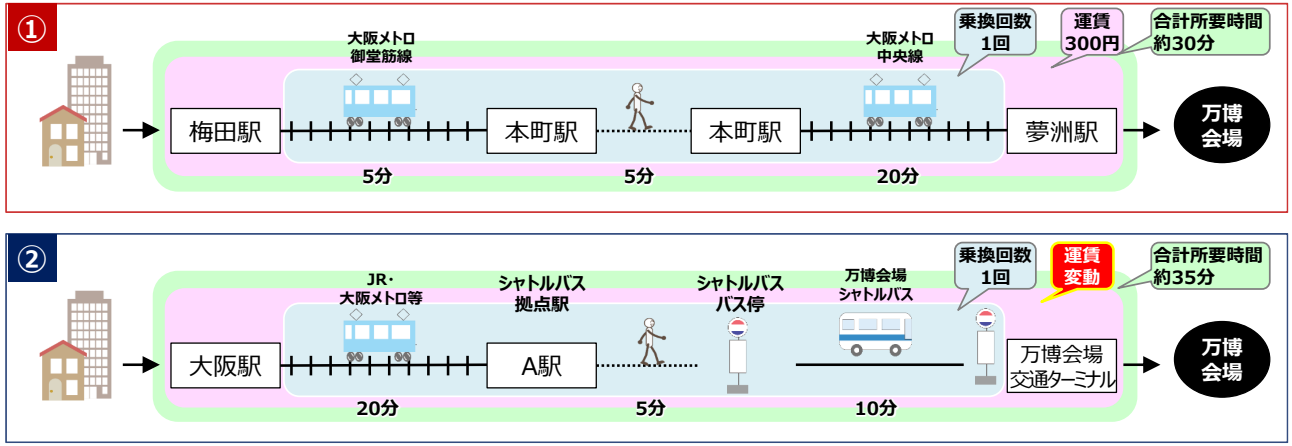
交通サービス		参考		
		大阪メトロのみ利用する経路	桜島へのアクセス	桜島から会場までのアクセス
基本ケース区間(ベースとなる区間)		梅田～本町～コスモスクエア	大阪駅～桜島駅	桜島駅～ホテル・ロッジ舞洲 約4.7km
運賃		280円	180円	210円(均一)
所要時間	A)鉄道乗車時間	乗車：19分 乗継：12分 計31分	乗車：13分 乗継：5分 計18分	–
	B)鉄道駅からバス停までの移動時間	–	–	10分
	C)シャトルバス乗車時間	–	–	乗車：15分
メトロ車両内混雑		–	–	–

4）調査内容一覧

○3）の交通サービスの設定について、１人あたりの回答負荷を軽減するため、サービスの組合せを３パターン分類し、調査設問をセットした。

Q3　大阪・関西万博会場への移動について、主な公共交通での移動手段は、鉄道とシャトルバスになります。
大阪駅・梅田駅から万博会場に行く場合を想定した様々な仮想条件下における選択行動についてお答えください。

Q3-1　以下に示す条件の場合、どちらの交通手段を選択しますか。

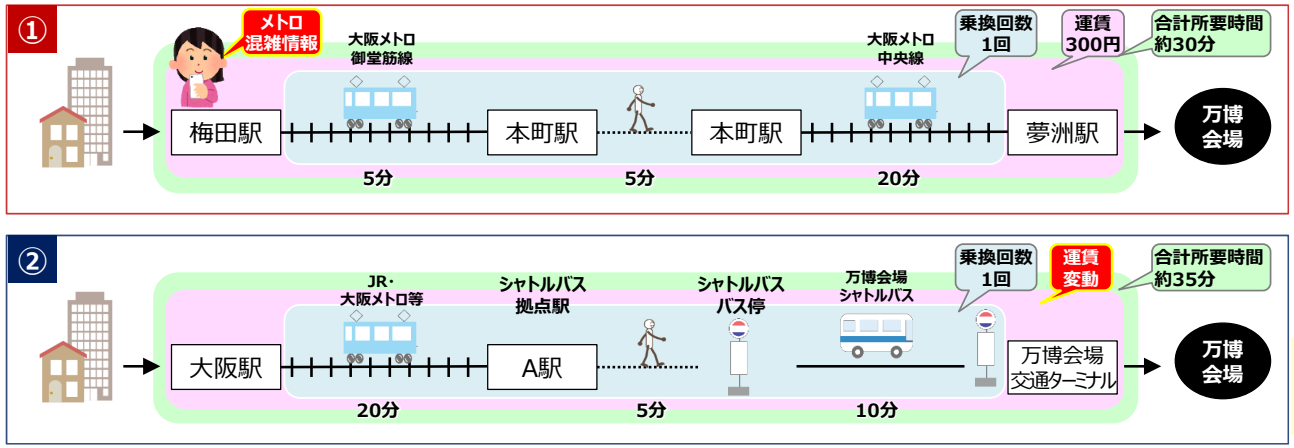


	①鉄道のみ利用する経路				②鉄道とシャトルバスを利用する経路					回答欄
	所要時間			運賃	所要時間				運賃	
	計	乗車時間	乗換時間		計	鉄道乗車時間	乗換時間	バス乗車時間		
パターン1	30	25	5	300	35	20	5	10	300	①鉄道のみ利用する経路 ②鉄道とシャトルバスを利用する経路
パターン2	30	25	5	300	35	20	5	10	500	①鉄道のみ利用する経路 ②鉄道とシャトルバスを利用する経路
パターン3	30	25	5	300	35	20	5	10	700	①鉄道のみ利用する経路 ②鉄道とシャトルバスを利用する経路

4）調査内容一覧

○3）の交通サービスの設定について、１人あたりの回答負荷を軽減するため、サービスの組合せを9パターン分類し、調査設問をセットした。

Q3-2　以下に示す条件の場合、どちらの交通手段を選択しますか。



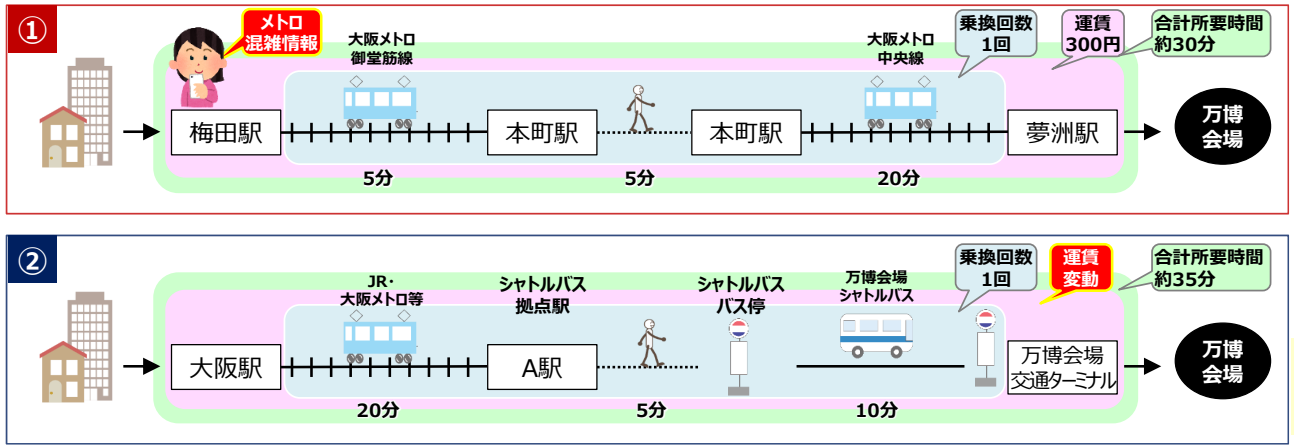
この質問は以下の組み合わせが異なるものを9パターン設定

	①鉄道のみ利用する経路					②鉄道とシャトルバスを利用する経路					回答欄
	所要時間			アプリ情報(混雑率)	運賃	所要時間				運賃	
	計	乗車時間	乗換時間			計	鉄道乗車時間	乗換時間	バス乗車時間		
パターン1	30	25	5	150%	300	35	20	5	10	300	①鉄道のみ利用する経路 ②鉄道とシャトルバスを利用する経路
パターン2	30	25	5	150%	300	35	20	5	10	500	①鉄道のみ利用する経路 ②鉄道とシャトルバスを利用する経路
パターン3	30	25	5	150%	300	35	20	5	10	700	①鉄道のみ利用する経路 ②鉄道とシャトルバスを利用する経路

4）調査内容一覧

○3）の交通サービスの設定について、１人あたりの回答負荷を軽減するため、サービスの組合せを9パターン分類し、調査設問をセットした。

Q3-2　以下に示す条件の場合、どちらの交通手段を選択しますか。



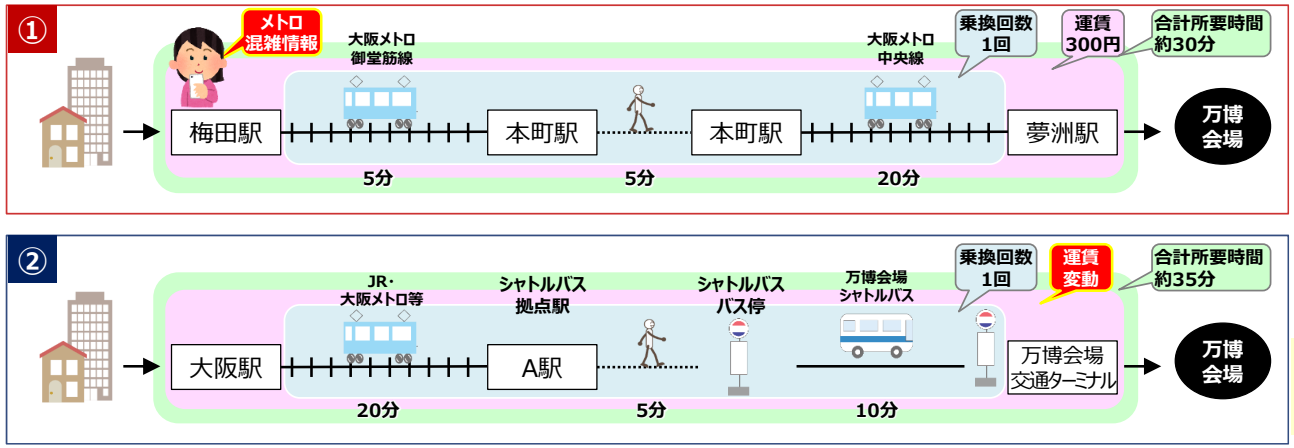
この質問は以下の組み合わせが異なるものを9パターン設定

	①鉄道のみ利用する経路					②鉄道とシャトルバスを利用する経路					回答欄
	所要時間			アプリ情報(混雑率)	運賃	所要時間				運賃	
	計	乗車時間	乗換時間			計	鉄道乗車時間	乗換時間	バス乗車時間		
パターン4	30	25	5	180%	300	35	20	5	10	300	①鉄道のみ利用する経路 ②鉄道とシャトルバスを利用する経路
パターン5	30	25	5	180%	300	35	20	5	10	500	①鉄道のみ利用する経路 ②鉄道とシャトルバスを利用する経路
パターン6	30	25	5	180%	300	35	20	5	10	700	①鉄道のみ利用する経路 ②鉄道とシャトルバスを利用する経路

4）調査内容一覧

○3）の交通サービスの設定について、１人あたりの回答負荷を軽減するため、サービスの組合せを9パターン分類し、調査設問をセットした。

Q3-2　以下に示す条件の場合、どちらの交通手段を選択しますか。



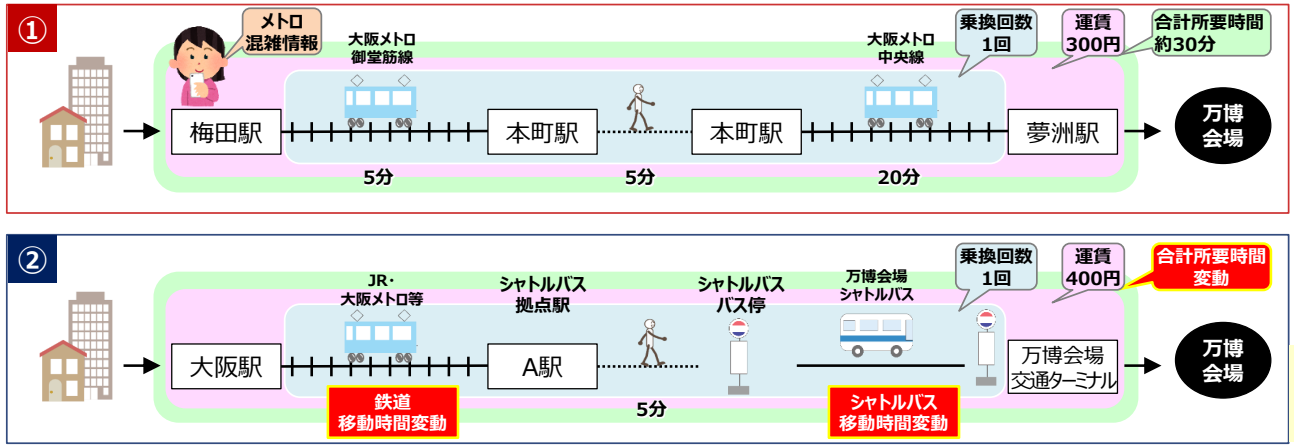
この質問は以下の組み合わせが異なるものを9パターン設定

	①鉄道のみ利用する経路					②鉄道とシャトルバスを利用する経路					回答欄
	所要時間			アプリ情報(混雑率)	運賃	所要時間				運賃	
	計	乗車時間	乗換時間			計	鉄道乗車時間	乗換時間	バス乗車時間		
パターン7	30	25	5	200%	300	35	20	5	10	300	①鉄道のみ利用する経路 ②鉄道とシャトルバスを利用する経路
パターン8	30	25	5	200%	300	35	20	5	10	500	①鉄道のみ利用する経路 ②鉄道とシャトルバスを利用する経路
パターン9	30	25	5	200%	300	35	20	5	10	700	①鉄道のみ利用する経路 ②鉄道とシャトルバスを利用する経路

4）調査内容一覧

○3）の交通サービスの設定について、１人あたりの回答負荷を軽減するため、サービスの組合せを9パターン分類し、調査設問をセットした。

Q3-3　以下に示す条件の場合、どちらの交通手段を選択しますか。



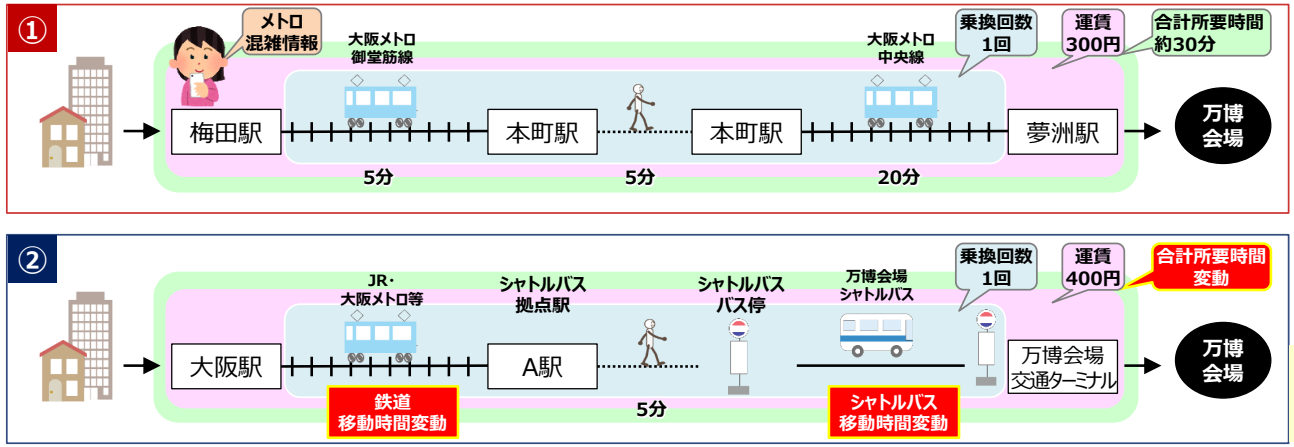
この質問は以下の組み合わせが異なるものを9パターン設定

	①鉄道のみ利用する経路					②鉄道とシャトルバスを利用する経路					回答欄
	所要時間			アプリ情報(混雑率)	運賃	所要時間				運賃	
	計	乗車時間	乗換時間			計	鉄道乗車時間	乗換時間	バス乗車時間		
パターン1	30	25	5	150%	300	25	10	5	10	400	①鉄道のみ利用する経路 ②鉄道とシャトルバスを利用する経路
パターン2	30	25	5	150%	300	35	10	5	20	400	①鉄道のみ利用する経路 ②鉄道とシャトルバスを利用する経路
パターン3	30	25	5	150%	300	40	10	5	25	400	①鉄道のみ利用する経路 ②鉄道とシャトルバスを利用する経路

4）調査内容一覧

○3）の交通サービスの設定について、１人あたりの回答負荷を軽減するため、サービスの組合せを9パターン分類し、調査設問をセットした。

Q3-3　以下に示す条件の場合、どちらの交通手段を選択しますか。



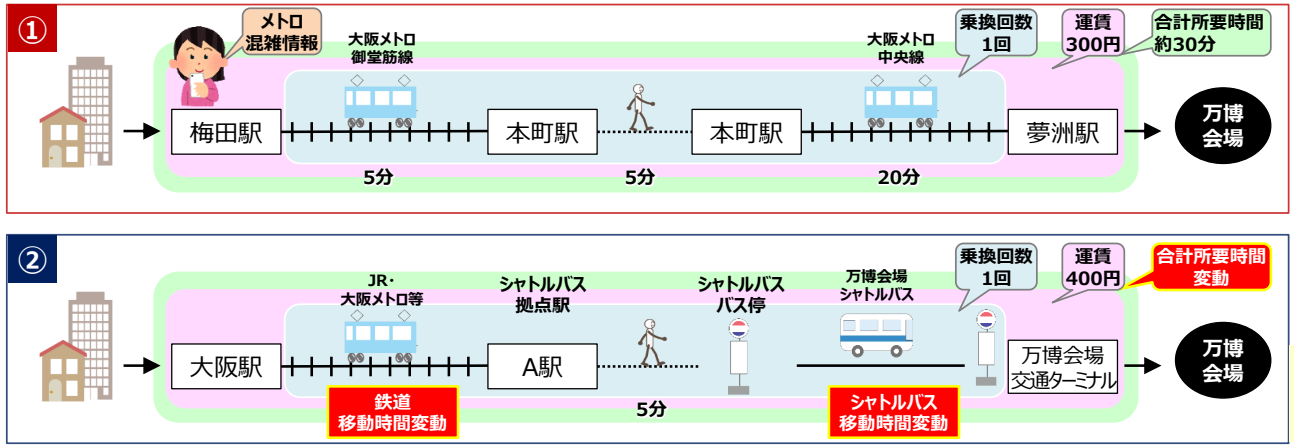
この質問は以下の組み合わせが異なるものを9パターン設定

	①鉄道のみ利用する経路					②鉄道とシャトルバスを利用する経路					回答欄
	所要時間			アプリ情報(混雑率)	運賃	所要時間				運賃	
	計	乗車時間	乗換時間			計	鉄道乗車時間	乗換時間	バス乗車時間		
パターン4	30	25	5	150%	300	30	15	5	10	400	①鉄道のみ利用する経路 ②鉄道とシャトルバスを利用する経路
パターン5	30	25	5	150%	300	40	15	5	20	400	①鉄道のみ利用する経路 ②鉄道とシャトルバスを利用する経路
パターン6	30	25	5	150%	300	45	15	5	25	400	①鉄道のみ利用する経路 ②鉄道とシャトルバスを利用する経路

4）調査内容一覧

○3）の交通サービスの設定について、１人あたりの回答負荷を軽減するため、サービスの組合せを9パターン分類し、調査設問をセットした。

Q3-3　以下に示す条件の場合、どちらの交通手段を選択しますか。



この質問は以下の組み合わせが異なるものを9パターン設定

	①鉄道のみ利用する経路					②鉄道とシャトルバスを利用する経路					回答欄
	所要時間			アプリ情報(混雑率)	運賃	所要時間				運賃	
	計	乗車時間	乗換時間			計	鉄道乗車時間	乗換時間	バス乗車時間		
パターン7	30	25	5	150%	300	35	20	5	10	400	①鉄道のみ利用する経路 ②鉄道とシャトルバスを利用する経路
パターン8	30	25	5	150%	300	45	20	5	20	400	①鉄道のみ利用する経路 ②鉄道とシャトルバスを利用する経路
パターン9	30	25	5	150%	300	50	20	5	25	400	①鉄道のみ利用する経路 ②鉄道とシャトルバスを利用する経路

3．調査結果を活用した分析

※調査結果については、前節（１）（２）で整理しているため、ここでは、調査結果を活用した“鉄道混雑がシャトルバス利用に与える影響”の分析について整理する。

１)分析方法

○WEB調査結果を活用し、万博会場までのアクセス手段について非集計モデルを構築し、仮想状況下における交通手段の割合を算出した。

＜モデルの効用関数式＞ 例：バスの効用関数

$$V_{バス} = \alpha_{バス0} + \alpha_{バスtime} * 所要時間_{(バス)} + \alpha_{バスcost} * 費用_{(バス)} + \cdots$$

＜確率計算式＞ 例：バスを利用する選択確率

$$P_{バス} = \frac{Exp(V_{バス})}{Exp(V_{鉄道}) + Exp(V_{バス})}$$

V_m：代表交通手段が鉄道利用者で、交通手段mを利用した際の効用
P_m：代表交通手段が鉄道利用者で、交通手段mを利用する割合（選択確率）

２)パラメータ推計結果

○居住地が関西圏か関西圏以外かにより、選択行動が異なると想定し、データを分けてパラメータ推計を行った。
○パラメータ推計結果を下表に示す。

【関西圏在住】

	パラメータ	T値	説明変数が付与される選択肢	
			①鉄道のみ	②鉄道＋シャトルバス
定数項(鉄道)	1.5712	16.493	●	
時間	-0.6465	-1.322	●	●
運賃	-13.0175	-4.590	●	●
混雑情報の有無	-90.0032	-7.836	●	●
尤度比ρ2値	0.307			

【関西圏以外在住】

	パラメータ	T値	説明変数が付与される選択肢	
			①鉄道のみ	②鉄道＋シャトルバス
定数項(鉄道)	1.2495	14.619	●	
時間	-0.6873	-1.567	●	●
運賃	-9.8016	-3.922	●	●
混雑情報の有無	-104.311	-10.165	●	●
尤度比ρ2値	0.182			

3．調査結果を活用した分析

3)需要予測による分析

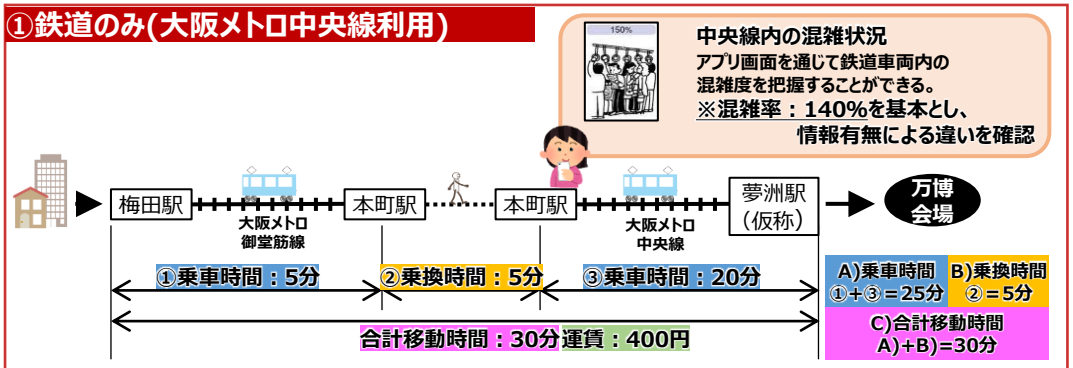
(1) 予測条件の設定

○主な来場者のルート (「大阪・関西万博 来場者輸送具体方針（アクションプラン）2022年10月」)を踏まえ、需要予測では、**①鉄道のみ(大阪メトロ中央線)利用**、**②鉄道+シャトルバス利用(JR桜島駅乗換)利用**の2つのアクセス手段について、交通手段分担率を推計した。
○各種条件設定を以下に示す。

▼予測条件の設定

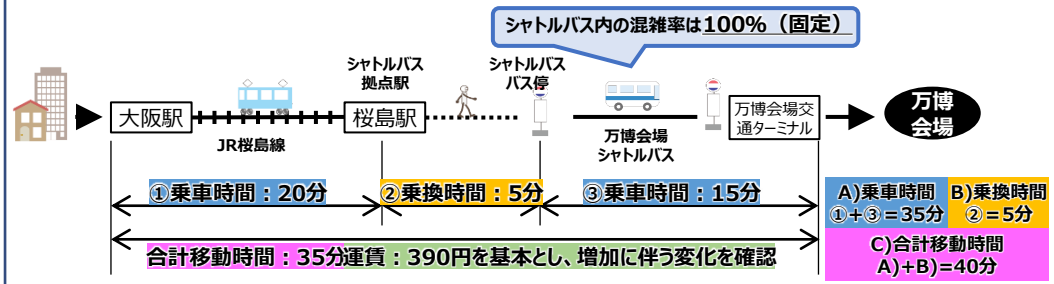
※シャトルバスの運行ルート、運賃等についてはR5年3月時点で未定であり、数字についてはすべて分析のための仮定のものである。

①鉄道のみ(大阪メトロ中央線利用)



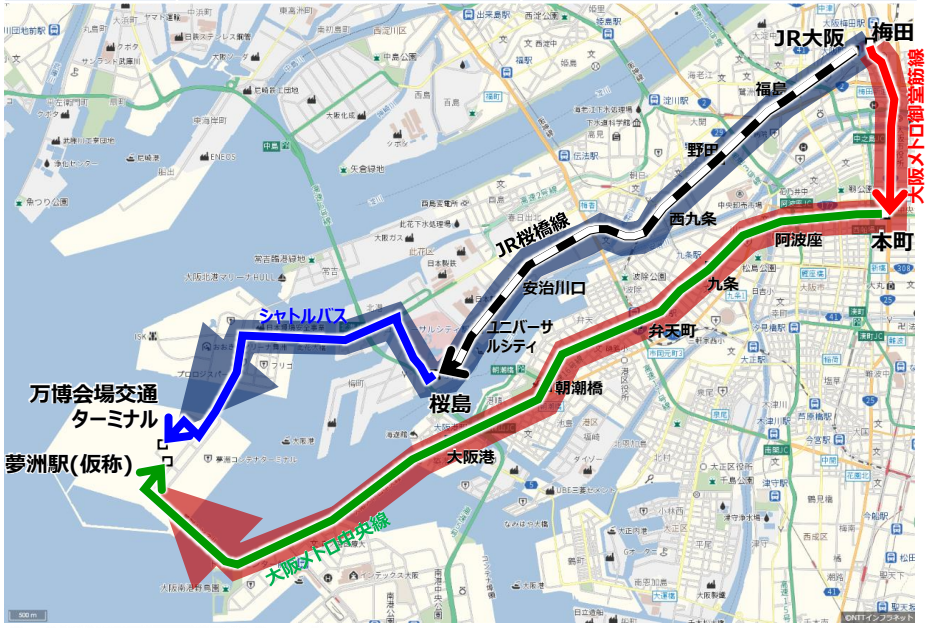
※中央線混雑度140%の根拠：大阪・関西万博来場者輸送具体方針にて示されている推計結果
※運賃400円：梅田駅～夢洲駅(仮称)は仮定

②鉄道+シャトル(JR桜島駅乗換)



※運賃390円：大阪駅～桜島駅　180円、大阪シティバス　一律210円を参考に仮定

	①鉄道	②鉄道+シャトルバス
経路	梅田駅～本町：御堂筋線 本町～夢洲駅(仮称)：中央線	大阪駅～桜島駅：桜島線 桜島駅～万博会場交通ターミナル：シャトルバス
所要時間	30分	40分
運賃	400円	390円
混雑情報あり時の混雑度	140%	–



Copyright(c) ＮＴＴ空間情報All Rights Reserved

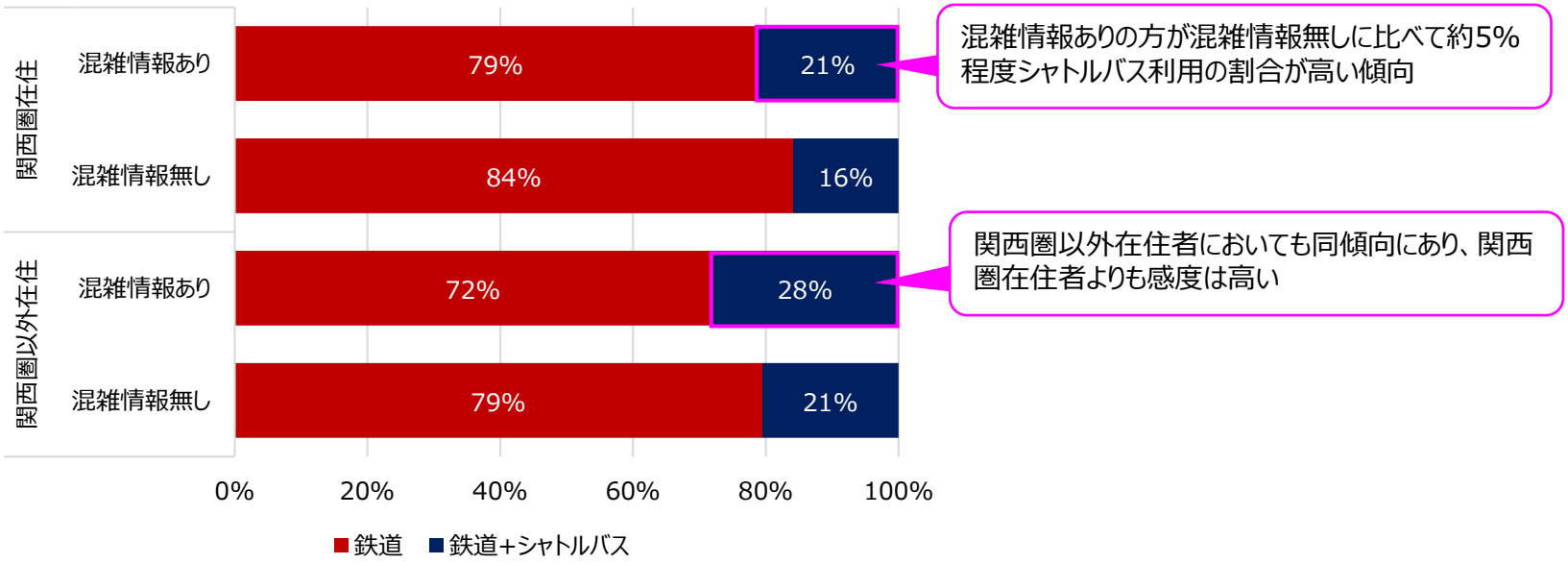
3)需要予測による分析

(2) 需要予測結果

①混雑情報（MaaS）の有効性検証

○大阪メトロ中央線の混雑情報がある場合とない場合の交通手段の予測結果を示す。
○混雑情報がある時の方が、ない時に比べて約5%程度シャトルバス利用の割合が高い。特に、関西圏以外在住者(土地勘のない来訪者)の感度が高い。
⇒**混雑情報の提示によるシャトルバス利用促進の効果が見込まれることを確認。**

▼鉄道混雑情報がある場合とない場合における交通手段選択確率



※条件設定

	①鉄道	②鉄道+シャトルバス
所要時間	30分	40分
運賃	400円	390円
混雑情報あり時の混雑度	140%	–

3．調査結果を活用した分析

3)需要予測による分析

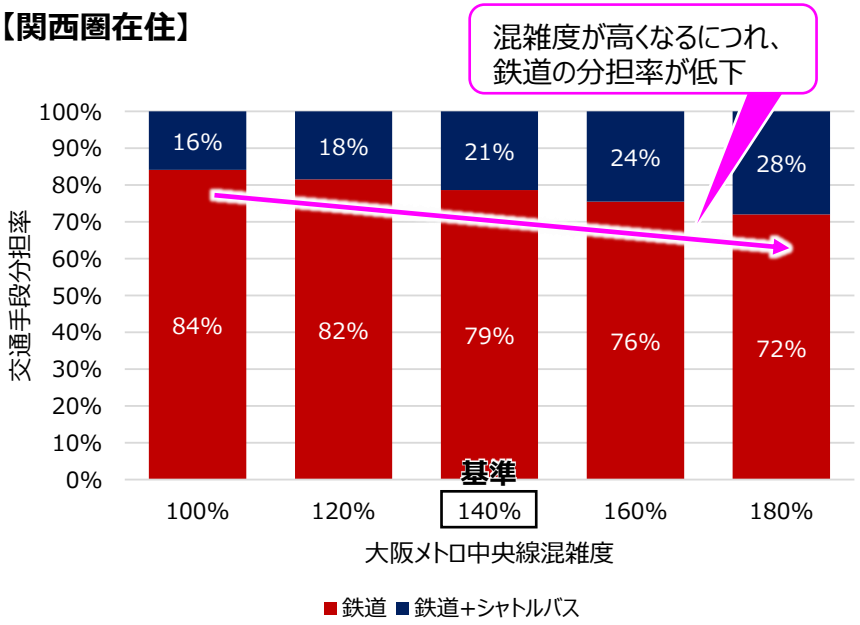
(2) 需要予測結果

②鉄道の混雑状況によるシャトルバス利用への影響把握

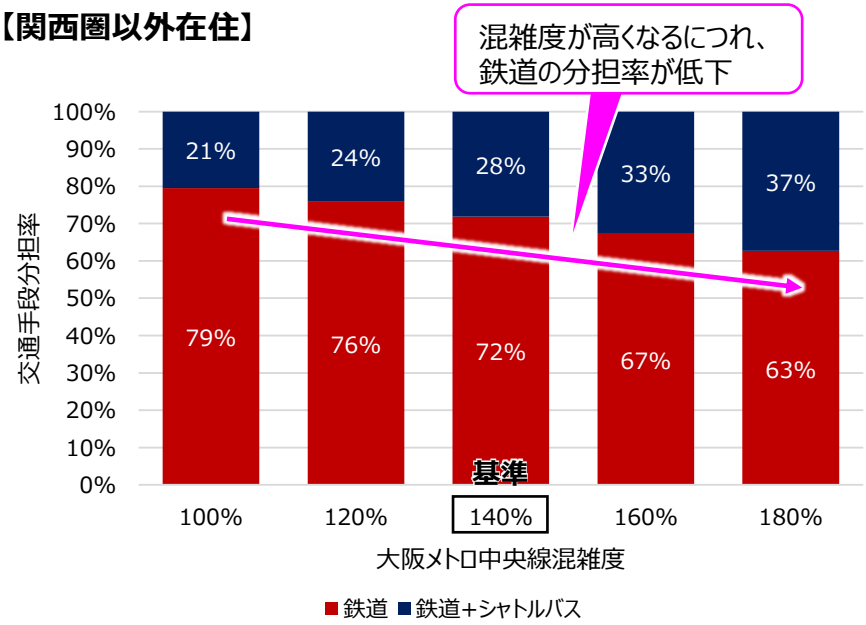
○鉄道の混雑情報があることを前提とし、混雑率の違いによる交通手段選択確率について予測結果を示す。
○大阪メトロ中央線の混雑率が高くなるにつれ、①鉄道のみの選択確率は低下する。
⇒**鉄道が混雑するほどシャトルバスへの転換が図られることを定量的に確認。**

▼大阪メトロ中央線の混雑率の違いによる交通手段選択確率

【関西圏在住】



【関西圏以外在住】



3)需要予測による分析

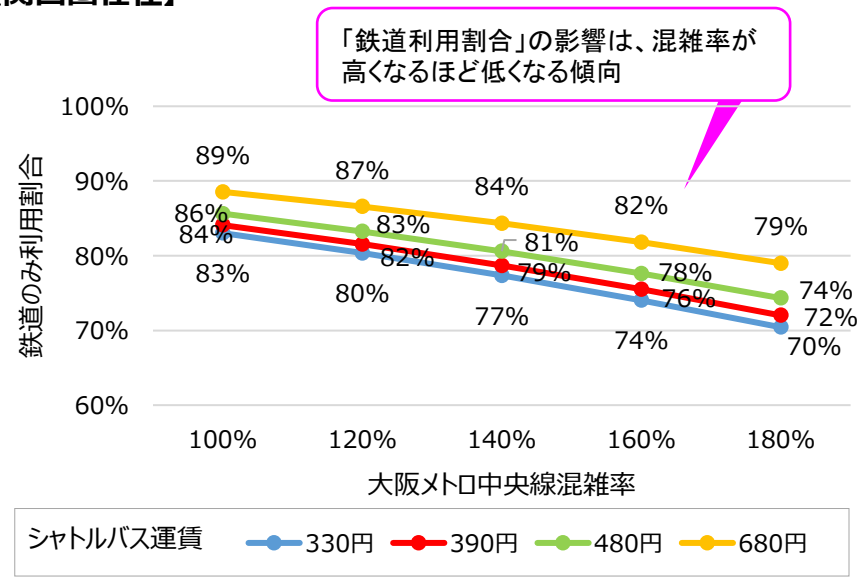
(2) 需要予測結果

②鉄道の混雑状況によるシャトルバス利用への影響把握

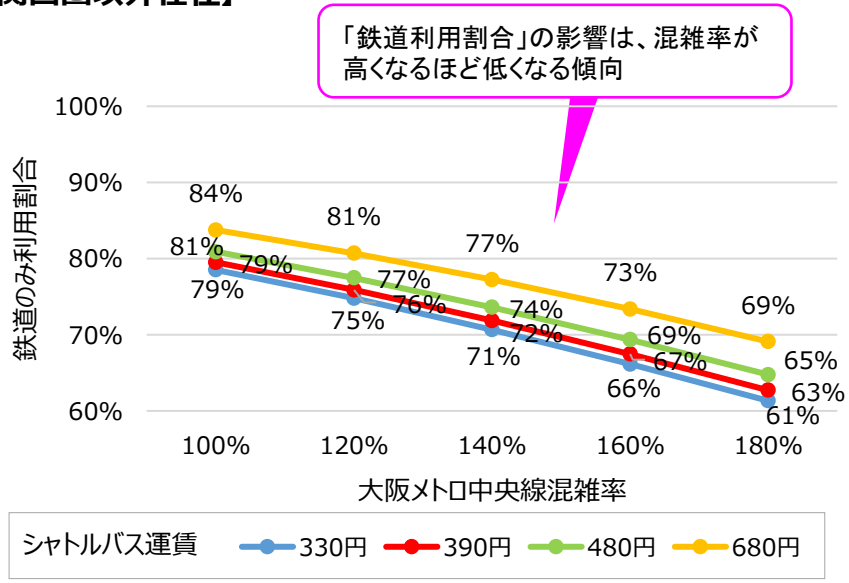
○シャトルバス運賃による感度分析として、大阪メトロ中央線の混雑率の違いによる、①鉄道のみを選択する割合について、シャトルバスの運賃別の予測結果を示す。
○「シャトルバス運賃」の変化は「鉄道利用割合」に影響するが、「大阪メトロ中央線混雑率」の違いによる「鉄道利用割合」の影響は、混雑率が高くなるほど低くなる傾向であり、「シャトルバス運賃」が変わってもこの傾向に大きな違いは見られない。
⇒シャトルバス運賃に関わらず、鉄道混雑率が鉄道選択に影響。

▼大阪メトロ中央線の混雑率の違いによる交通手段選択確率

【関西圏在住】



【関西圏以外在住】



3．調査結果を活用した分析

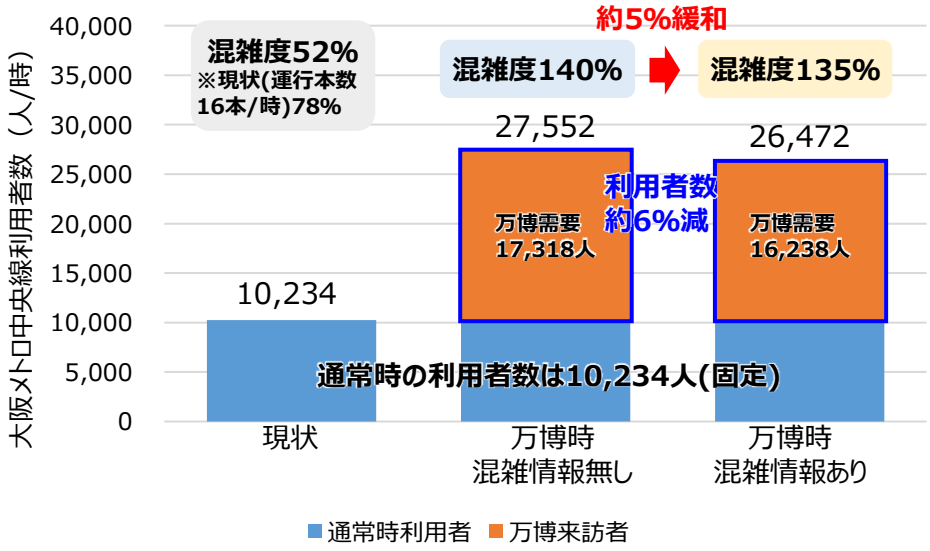
3)需要予測による分析

(2) 需要予測結果

※参考：鉄道混雑情報があることによるピーク時間帯の鉄道利用者数の変化（シャトルバスの利用促進効果）

○現状の利用者数を日常的な利用者数と仮定し、万博開催時の利用者数を、輸送計画に明記されている混雑率140%の予測結果に基づき算出した。
○その結果を踏まえ、鉄道混雑情報がある場合の大阪メトロ中央線利用者数を算出したところ、大阪メトロ中央線のピーク時間帯（混雑率140%）時に、混雑情報を提示することで、鉄道利用者数が全体として約6%減少し、混雑率についても約5%緩和されることを確認。

▼大阪メトロ中央線の混雑率の違いによる交通手段選択確率



＝前提条件＝

- 大阪メトロ中央線の定員：820名(令和4年度地下鉄事業の現況)
- 24本/時の時の、中央線ピーク時間帯利用者数(想定)

	通常時（固定利用者）	万博開催時
混雑度 ※輸送計画より	52% ※現状(運行本数16本/時) は78%	140%
利用者数	**10,234人/時**	27,552人/時

⇒万博来訪者による、ピーク時間帯の鉄道利用者数(**万博需要**)：
17,318名(＝27,552－10,234)

- 鉄道混雑情報がある場合の分担率結果(関西圏：79%、関西圏以外：72%)を万博需要に乗じることで、混雑情報あり時の万博来訪者による大阪メトロ中央線利用者を試算

第3章
来場者のMaaSアプリの利用促進に関する方策の調査

目 次

1. 調査概要 3-2
2. 行動変容までのSTEPごとの分析 3-3
●STEP1･2:認知段階･ダウンロード 3-3
●STEP3･4:アプリ利用･行動実践 3-13

1．調査概要

●調査方法

○MaaSアプリを積極的に利用、行動変容してもらうための方策について、アプリの認知からダウンロード、アプリ利用、行動の実践の各段階について、事例とアンケートにおけるニーズを整理し、利用促進の方策を取りまとめる。

●調査方法

○以下に示すアプリ利用までの4段階のSTEPに着目し利用促進策を検討する
○認知段階・ダウンロード段階では、アプリに関する成功事例を収集する
○アプリ利用段階・行動実践段階では、WEBアンケート調査により求められている機能を整理する
○上記を踏まえて、利用促進に向けた方策を整理する

STEP	内容
1.認知段階	• インターネット等より、アプリ宣伝の方法とダウンロード数が多い成功事例等を調査 • MaaSアプリの事例があれば整理
2.ダウンロード	
3.アプリ利用	• WEBアンケート調査の結果よりアプリに求められる機能を整理
4.行動実践	• アプリを利用するだけでなく行動実践につなげるための機能を整理

2．行動変容までのSTEPごとの分析

●STEP1・2:認知段階・ダウンロード

○アプリを利用していただくためには、多くのアプリの中から存在を認知してもらい使ってみようと考えてもらうこと（＝ダウンロードに繋がる）が重要である。
○認知のための宣伝方法については、以下に示す方法が挙げられ、各方法の内容、実施例、MaaSアプリ利用促進のための方策を以下にまとめる。

（１）認知段階・ダウンロードの宣伝方法

①HPの活用

【内容】

- アプリ提供者のHPにて、アプリのインストール方法や会員登録の手順、クーポンの表示方法や在庫検索方法等の詳細な情報を提供することが可能
- これにより、利用者はアプリ導入までのトラブルを回避することができ、スムーズにアプリ利用が可能

【事例】

- コカ・コーラ社の「Coke ON®アプリ」は、アプリを利用して自動販売機で商品を購入でき、ポイントもたまるもの
- 「2016年度にはアプリ・オブ・ザ・イヤー」を獲得し、よりアプリの認知度を向上
- HPでは、アプリを利用した自動販売機での商品購入方法を解説、解説動画も掲載



出典：Coke ON®ホームページ
https://c.cocacola.co.jp/app/howto/index.html
※Coke ON®は、The Coca-Cola Companyの登録商標です。

2．行動変容までのSTEPごとの分析

●STEP1・2:認知段階・ダウンロード

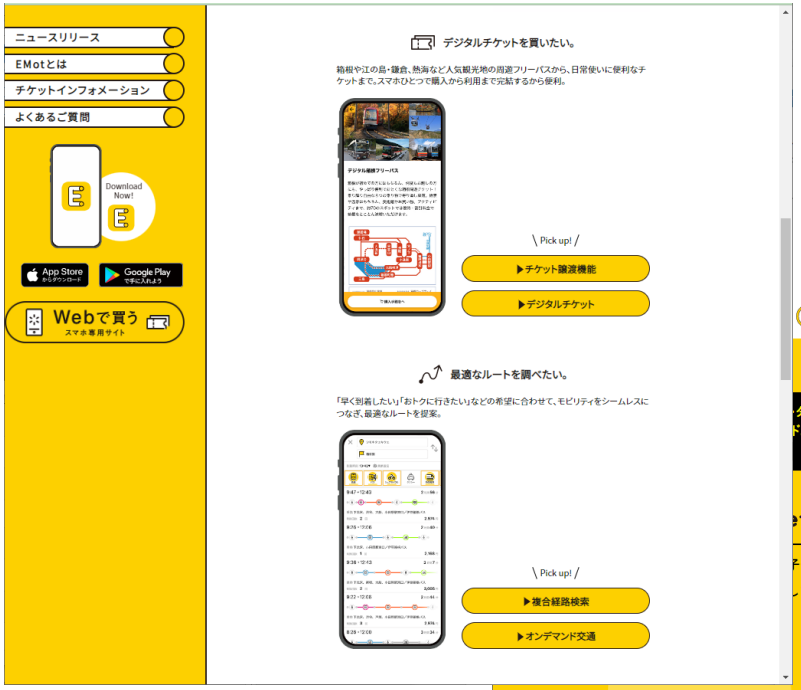
○アプリを利用していただくためには、多くのアプリの中から存在を認知してもらい使ってみようと考えてもらうこと（＝ダウンロードに繋がる）が重要である。
○認知のための宣伝方法については、以下に示す方法が挙げられ、各方法の内容、実施例、MaaSアプリ利用促進のための方策を以下にまとめる。

（１）認知段階・ダウンロードの宣伝方法

①HPの活用

【事例】

- 小田急電鉄が提供する「EMot」では、アプリの紹介やデジタルチケットの購入やオンデマンド交通の予約等の様々な機能の使い方をHPに掲載





出典：EMotホームページ https://www.emot.jp/

（１）認知段階・ダウンロードの宣伝方法

②WEB広告

【内容】

- WEB広告には、大きく4つの方法があり、年齢階層や居住地、興味・関心等に合わせて、効率的かつ的確に情報提供することが可能

【リスティング広告】

- 検索エンジンにおいて、特定のキーワードを入力すると表示される方法

【純広告】

- WEBサイト等にテキストやバナーといった形式で広告を埋め込む方法

【アドネットワーク】

- 広告業者を利用し、HPやSNS等の複数の媒体に広告をまとめて配信する方法

【ネイティブ広告】

- WEBサイトの文章の途中などに記事内容と関連する広告を表示させる方法

【事例】

- 日本気象協会が提供する気象情報サイトでは、サイト右側がバナー広告（純広告）となっており、協会提供のアプリも掲載

2．行動変容までのSTEPごとの分析

（１）認知段階・ダウンロードの宣伝方法

③SNSの活用

【内容】

- TwitterやInstagram、FacebookなどのSNSを利用して、情報を拡散する方法
- SNSには様々なものがあり、それぞれ、短文を連続投稿するものや画像投稿に特化したもの、家族や友人・職場のつながりを強めるものといった特性がある
- ターゲットを絞って展開が可能

【事例】

- 国土交通省では、Twitterで公式アカウントを開設しており、大雪等の災害や道路の開通、工事に関する情報発信を実施
- この中で、新たなサービスの提供に伴うアプリのダウンロードの案内を実施



出典：国土交通省Twitter

https://twitter.com/mlit_japan/status/1354322935062753281

2．行動変容までのSTEPごとの分析

（１）認知段階・ダウンロードの宣伝方法

③SNSの活用

【事例】

- 小田急電鉄が提供する「EMot」では、サブスクリプションチケット「EMot特急パスポート」の販売といった新チケットのPRをTwitterで実施



出典：EMot　Twitter
URL:https://twitter.com/EMot_app/status/1593514349355679744?cxt=HHwWglCqnfS2pp0sAAAA

2．行動変容までのSTEPごとの分析

（１）認知段階・ダウンロードの宣伝方法

④POPやポスター等による宣伝

【内容】

- 店舗やイベント会場等の場所で、POPやポスター等により宣伝する方法
- 不特定多数へのPRには、公共交通機関やショッピングセンター等への掲載も有効

【事例】

- 愛知県の実証実験でのMaaSを宣伝するチラシ。ダウンロードへ誘導するQRコードが記載。



出典：愛知県ホームページ
URL：https://www.pref.aichi.jp/uploaded/attachment/431251.pdf

2．行動変容までのSTEPごとの分析

（１）認知段階・ダウンロードの宣伝方法

⑤キャンペーンによる宣伝

【内容】

- ユーザーがメリットを感じる「初回ダウンロードで会計金額から○%OFF」や「アプリダウンロードでクーポンプレゼント」といったキャンペーンの実施により宣伝する方法

【事例】

- ユニクロは、ファストファッション業界におけるアプリ利用率トップ
- アプリインストール時に店舗で利用できる割引クーポンを提供することでダウンロードを促し、セール情報をプッシュ通知で知らせることで来店を促進

- 愛知県の実証実験でのMaaSアプリでは、会員登録とアンケートに回答するとグランパス関連グッズが当たる抽選会を実施。



出典：名古屋グランパスエイトホームページ
URL:https://nagoya-grampus.jp/game_topics/cat104/2021/1204maasmy-route.html

2．行動変容までのSTEPごとの分析

（１）認知段階・ダウンロードの宣伝方法

⑥口コミ投稿による宣伝

【内容】

- 「ダウンロードしてメリットを感じられるのか」「使いやすいアプリになっているか」といった利用者目線での評価が、ダウンロードするかどうかを判断するために重要な指標
- 「口コミを投稿したらポイントを付与」の様な特典により口コミ投稿を促進する方法

【事例】

- Yahoo！MAPアプリでは、口コミ投稿することでPayPayポイントが当たるくじを引ける権利を付与

⑦ASO対策

【内容】

- ASO(App Store Optimization）は、一目でアプリの内容が分かるアプリ名をつけたり、ユーザーが検索しそうなキーワードを盛り込んだ説明文を記載したりすることで、アプリストアの中でアプリが表示されやすくなるよう最適化を図る方法

【事例】

- 妊活・妊娠・出産・育児に関する情報サイトであるママリでは、アプリストア上での認知とダウンロードを増やすために、アプリストア内での訴求文を繰り返し改善して最適化を実施
- これにより、ダウンロードに至ったConversion Rate（コンバージョンレート）が上昇

2．行動変容までのSTEPごとの分析

（１）認知段階・ダウンロードの宣伝方法

⑧インフルエンサーの活用

【内容】

- 地元で人気のあるインスタグラマーや影響力の大きい芸能人、Youtuber、ブロガー等のインフルエンサーにアプリについて発信してもらい情報を拡散させる方法
- ターゲット層に適したインフルエンサーを選択することで効果的に宣伝することが可能

【事例】

- 長崎の観光型MaaSアプリ「STLOCAL（ストローカル）」では、Instagramを中心に長崎旅行やお出かけ場所に役立つ長崎の魅力を発信する地方創生型インフルエンサーをアンバサダーに任命し、PRを実施



出典：STLOCALホームページ
URL:https://stlocal.net/news/gto-4286/

（２）認知段階・ダウンロードの対策案

・事例を踏まえ、アプリを認知いただくための対策例として考えられるものを以下に例示する。

宣伝方法	対策案
HPの活用	・アプリ専用サイトを立ち上げ、ダウンロード方法、会員登録方法、利用方法を解説する ・解説は、図を活用した視覚的にわかりやすいものとし、加えて動画での説明コンテンツも掲載する
WEB広告	・各社等HPにて、アプリを紹介するバナーを設置（純広告）する ・広告代理店等に委託し、リスティング広告、アドネットワーク広告を実施する
SNSの活用	・TwitterやInstagram、FacebookなどのSNSを利用して、情報を拡散する
POPやポスター等による宣伝	・主要ターミナル、行政機関等で、ポスターにより宣伝を実施する
キャンペーンによる宣伝	・アプリダウンロードで利用可能なクーポンプレゼントといったキャンペーンを実施する
口コミ投稿による宣伝	・アプリストアにて、口コミを投稿したらクーポンをプレゼントの様な特典により口コミ投稿を促進する
ASO対策	・アプリ専用サイトでの説明文は、混雑、クーポン等の特徴を表すキーワードを活用して作文する ・アイコンは万博関連と分かるよう公式のロゴを活用する
インフルエンサーの活用	・芸能人等にアプリを利用していただき、Twitter等で発信してもらう ・ターゲット層に適したインフルエンサーとして以下のような方を想定する 若年層：芸能人 子育て世代：ママタレ・ママブロガー・ママYoutuber 圏外者：旅行系ブロガー・旅行系Youtuber

2．行動変容までのSTEPごとの分析

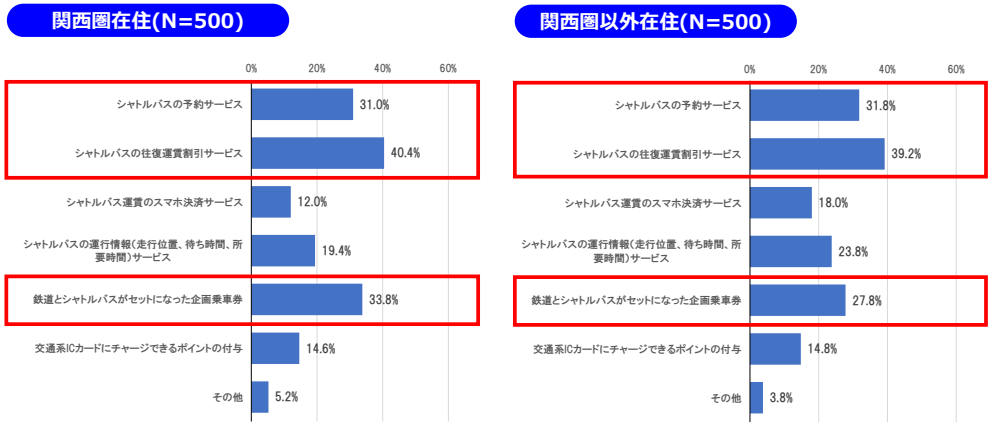
●STEP3・4:アプリ利用・行動実践

○アプリ利用を促進するためには、ダウンロードだけで終わらないように、利用する動機づけとなるサービスが搭載されていることが必要である。
○万博MaaSに関するアンケート調査の結果より、MaaSアプリ利用促進のために必要な機能について以下にまとめる。

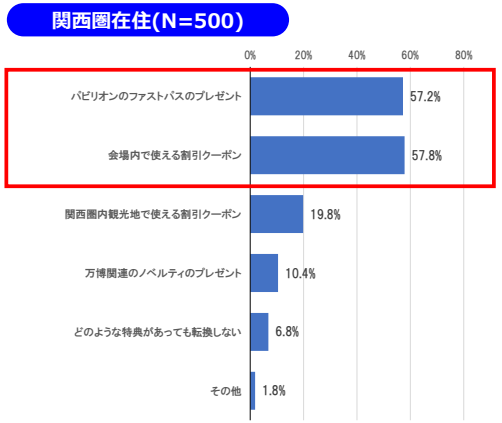
（1）ニーズの高いサービス

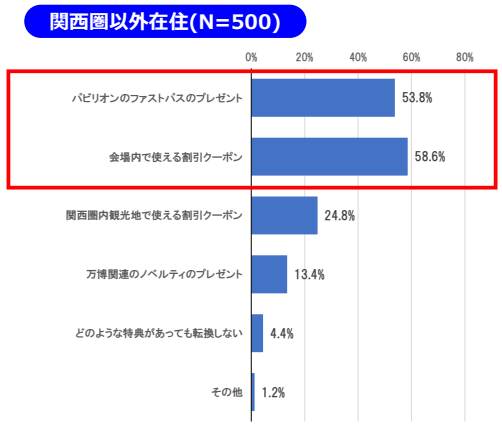
- WEBアンケート調査では、行動変容のための条件として、以下のサービスのニーズが高いことがわかっている。
  ・鉄道利用からの行動変容するための条件として、「シャトルバスの往復運賃割引サービス」、「鉄道とシャトルバスがセットになった企画乗車券」、「シャトルバスの予約サービス」のニーズが高い
  ・鉄道利用からの行動変容するための特典としては、「会場内で使える割引クーポン」、「パビリオンのファストパスのプレゼント」のニーズが高い
- 次頁以降に年齢階層別のニーズを示すが、年齢層が上がるほど「シャトルバスの運行情報」を求めるニーズが高くなっている。

▼シャトルバスに転換するために望むサービス



▼シャトルバス転換・出発時間変更するために望む特典



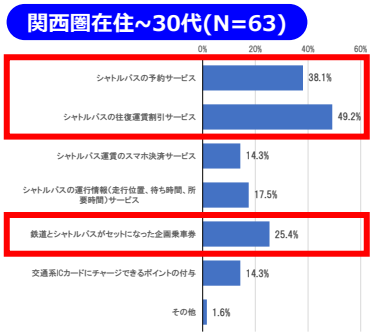


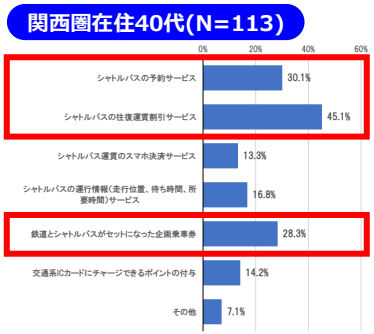
出典：万博MaaSに関するアンケート調査（R5.3国土交通省近畿運輸局）

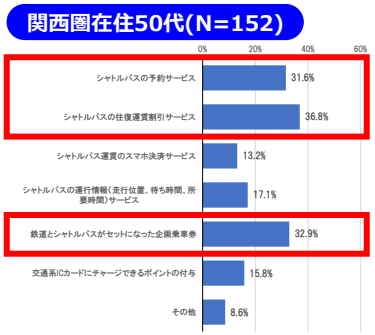
2．行動変容までのSTEPごとの分析

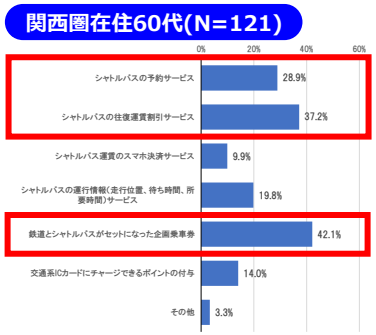
（1）ニーズの高いサービス

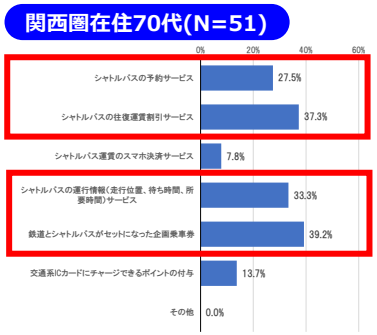
- サービスニーズについて、年齢階層別にみると、関西圏では年齢階層によらず、ニーズの高い項目は大きく変わらないものの、70代では、「シャトルバスの運行情報」のニーズが高くなっている。
- 関西圏以外においても、関西圏と近い傾向があるが、関西圏以外の方が若年層で「シャトルバス運賃の決済サービス」が、高齢層で「シャトルバスの運行情報」のニーズが高くなっている。

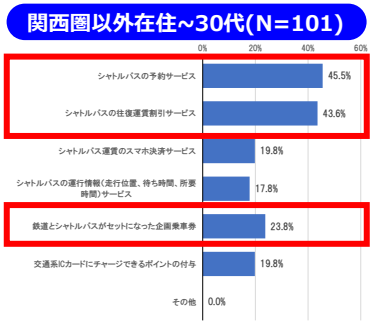


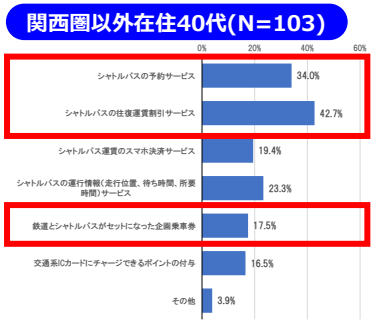


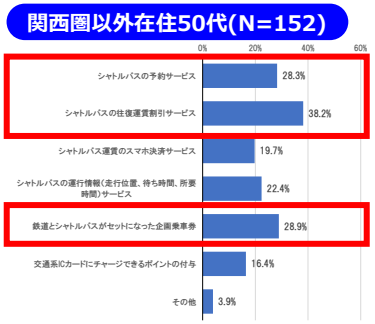


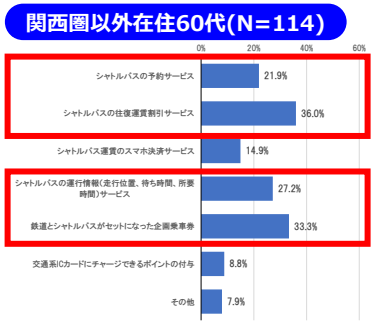


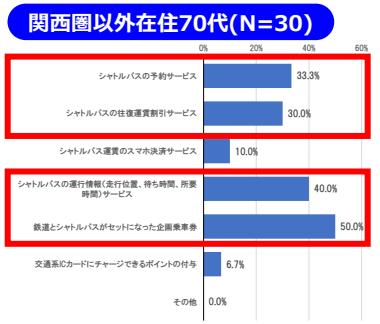












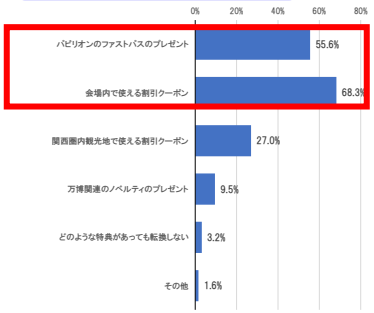
出典：万博MaaSに関するアンケート調査（R5.3国土交通省近畿運輸局）

2．行動変容までのSTEPごとの分析

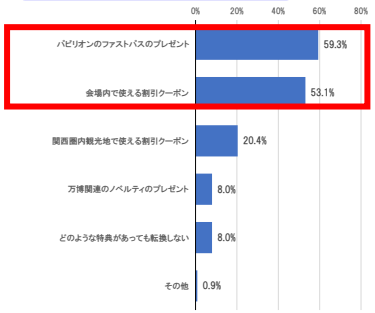
（1）ニーズの高いサービス

- 特典ニーズについて、年齢階層別にみると、関西圏・関西圏以外とも、年齢階層によらず、ニーズの高い項目は変わらず、万博関連の特典ニーズは高いが、万博以外の特典についてはニーズが低い。

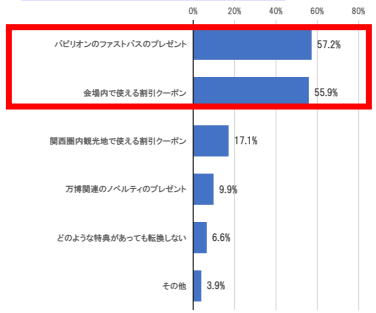
関西圏在住~30代(N=63)



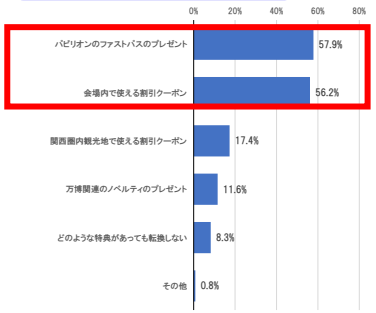
関西圏在住40代(N=113)



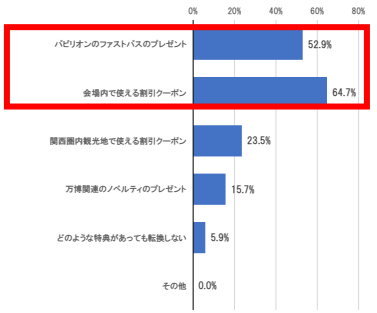
関西圏在住50代(N=152)



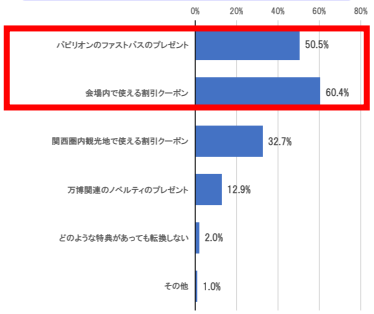
関西圏在住60代(N=121)



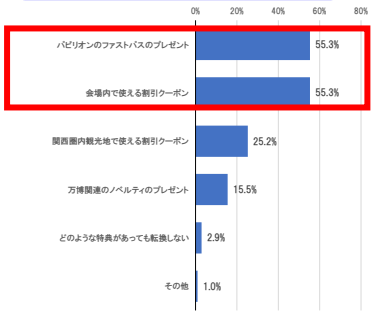
関西圏在住70代(N=51)



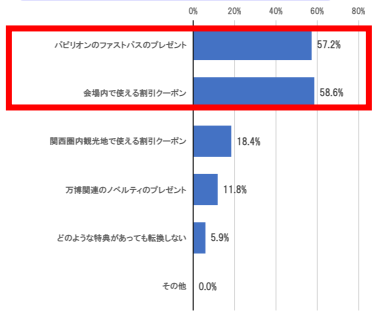
関西圏以外在住~30代(N=101)



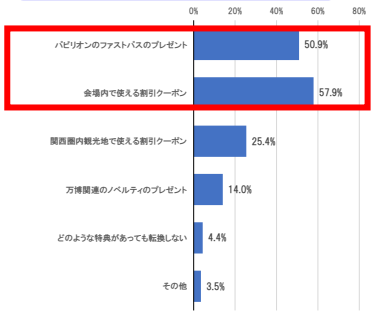
関西圏以外在住40代(N=103)



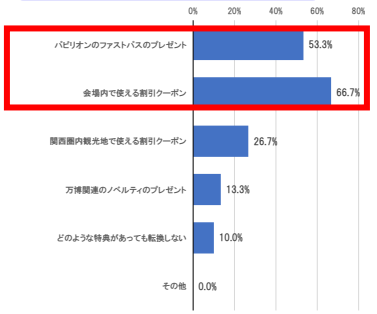
関西圏以外在住50代(N=152)



関西圏以外在住60代(N=114)



関西圏以外在住70代(N=30)



出典：万博MaaSに関するアンケート調査（R5.3国土交通省近畿運輸局）

2．行動変容までのSTEPごとの分析

（２）アプリ利用・行動実践の対策案

・WEBアンケート調査のニーズを踏まえ、参考となる各社の事例を紹介する。

機能		対策案	事例
アプリ利用	料金に関するインセンティブ	• 特定エリアで公共交通機関が利用できるデジタル1日乗車券	• my route横浜版のデジタル1日乗車券「みなとぶらりチケット」 • NIKKO MaaSフリーパス • EMotのフリーパス　等
	手段の予約・決済	• シャトルバスに加えて、デマンド交通、シェアサイクルやシェア電動キックボード等の予約・決済	• my route横浜版では、シェアバイク「baybike(ベイバイク)」やレンタカー「e-シェアモビ」等の予約・決済が可能
	会場でのインセンティブ	• 会場内で使えるクーポンの発券	• NIKKO MaaSフリーパス提示で割引 • TAMa-GOの京王プラザホテルで利用できるクーポン　等
行動実践	運行情報	• 鉄道・シャトルバスの運行情報（走行位置や遅れ時間、混雑状況等の提供）	• JR西日本列車運行情報アプリの列車走行位置　等
	経路案内	• シャトルバス乗り場やシェアモビリティポートまでのナビゲーション	• Googleによる経路案内

2．行動変容までのSTEPごとの分析

（2）アプリ利用・行動実践の対策案

▼my route横浜版

横 浜 市 記 者 発 表 資 料

令 和 2 年 7 月 22 日
都 市 整 備 局 企 画 課

都心臨海部で MaaS の取組が始まります！

～スマートフォンアプリ「my route」が横浜でスタート～

横浜市では、都心臨海部において、移動自体が楽しく感じられるような多彩な交通サービスの充実に向け、公民連携により様々な交通サービスの導入に向けた取組を進めています。

この度、神奈川県オールトヨタ販売店(幹事会社：神奈川トヨタ自動車(株)、横浜トヨペット(株))からご提案いただいた、スマートフォン向けマルチモーダルモビリティサービス「**my route (マイ ルート)**」が、本日より横浜都心臨海部でも新たに始まります。

このサービスにより、「あらゆる移動手段を含めたルート検索」や「予約・決済」を一つのサービスとして一括で行う、いわゆる MaaS（※1）が横浜都心臨海部で利用できるようになります。

まちの回遊性向上や、にぎわい創出が期待できることに加え、新型コロナウイルス感染症の拡大が懸念される中で、様々な移動手段の選択を可能にし、安心・安全なまちの回遊を支援します。

※1MaaS ：Mobility as a Service の略称

my route 横浜版の特徴

my route の基本機能である、「全国の公共交通機関を含めたルート検索機能」と「予約・決済」機能に加えて、横浜ならではの特色ある交通サービスや観光情報と連携し、より多くの移動手段やまちを楽しむための取組が充実しています。



観光やイベント情報との連携は、新型コロナウイルス感染症の収束を見ながら順次行っていきます。

【アプリのダウンロード方法やサービス内容については、下記 URL をご覧ください。】

【アプリダウンロード】 Android 用

【アプリダウンロード】 iOS(iPhone/iPad)

◎ 神奈川県オールトヨタ販売店記者発表資料 http://www.ktgroup.jp/20200722myroute.pdf

裏面あり

提供サービス一覧

	サービスの内容	協力企業・団体・自治体	サービス名称	アプリ内での予約・決済
全国共通の機能	全国の電車、飛行機、バス等の公共交通機関を用いたルート検索機能とアプリ内での予約・決済(一部サービスを除く) (一部地域では、地元のイベント・観光情報も掲載しています。)			
横浜版で追加された機能	レンタカー カーシェアリング	(株)トヨタレンタリース神奈川 (株)トヨタレンタリース横浜	トヨタレンタカー ラクモ	- -
		日産自動車(株) (株)日産カーレンタル ソリューション	日産レンタカー e-シェアモビ	- -
	シェアサイクル	(株)ドコモ・バイクシェア	baybike(ベイバイク)	○
	デジタルー日乗車券	横浜市(交通局)	みなとぶらりチケット みなとぶらりチケットワイド	○
	タクシー配車	(株)Mobility Technologies	JapanTaxi(ジャパンタクシー) MOV(モブ)	○ 今後連携予定
	地域のお役立ち情報	横浜市(経済局) 横浜市(都市整備局)	テイクアウト＆デリバリー店舗 無料 Wi-Fi スポット	-
		(株)PIJIN 横浜市(港湾局)	YOKOHAMA TRAVEL GUIDE	-
	多彩な交通情報	横浜市(交通局)	ベイサイドブルー(連節バス) あかいくつ	-
		京浜急行電鉄(株)	KEIKYU OPEN TOP BUS 横浜	-
		水上交通各社※2	各種クルーズ船	-
	地元商店街のイベント・お得情報	各商店街※3	各商店街の HP との連携	-

※2：(株)ケーエムシーコーポレーション、(株)ポートサービス、 (株)ロイヤルウイング、京浜フェリーボート(株)

※3：アイキャナルストリート(石川商店街協同組合)、石川壱商栄会、石川町裏通り会、イセザキ・モール 1・2 st、伊勢佐木町商店街、野毛地区街づくり会、馬車道商店街、初黄日商店会、日ノ出町駅前商店会、ひらがな商店街 石川町ひらがな商店街ウエストアベニュー、横浜元町ショッピングストリート、横浜中華街(横浜中華街発展会協同組合)、横浜橋商店街、吉田町名店街

お問合せ先
都市整備局企画課担当課長　光田　麻乃　Tel 045-671-3871

出典：横浜市ホームページ
URL:https://www.city.yokohama.lg.jp/city-info/koho-kocho/press/toshi/2020/yokohama_my_route.files/yokohama_toyota_myroute.pdf
※上記内容は、令和2年時点のものであり、現在提供しているサービスとは異なる

（２）アプリ利用・行動実践の対策案

▼NIKKO MaaS（フリーパス）



出典：NIKKO MaaSホームページ
URL:https://www.tobu-maas.jp/lp/nikko-maas

▼NIKKO MaaS（クーポン）



出典：NIKKO MaaSホームページ
URL:https://www.tobu-maas.jp/lp/nikko-maas

2．行動変容までのSTEPごとの分析

（2）アプリ利用・行動実践の対策案

▼EMot（デジタルフリーパス）



出典：EMotホームページ
URL:https://www.emot.jp/service/

▼TAMa-GO（施設で利用可能なクーポン）



出典：TAMa-Goホームページ
URL:https://www.keio.co.jp/tama-go/index.html

2．行動変容までのSTEPごとの分析

（2）アプリ利用・行動実践の対策案

▼JR西日本（列車走行位置）



出典：JRおでかけねっとホームページ
URL:https://www.train-guide.westjr.co.jp/takarazuka.html?st=0419

第４章
MaaS 関連技術の進展状況を踏まえた対応策の検討

1. MaaSアプリで望まれるサービスと対応策の例 4-2

1．MaaSアプリで望まれるサービスと対応策の例

○第1章～第3章の調査結果より、MaaSアプリで望まれるサービスと考えられる対応策の例、それらの現時点におけるサービスの事例と実現性について、MaaSアプリを使った行動におけるSTEPとして考えられる経路探索、予約・決済、発行の3つの視点から下表のように整理した。
○いずれのサービスも現状でサービス提供されている事例があり、対策案の例は技術的には実現可能と考えられるが、実現には関係機関との合意形成が必要である。

サービス		対策案の例	現時点におけるサービスの事例と実現性
経路探索	経路探索	• 所要時間、料金に加えて、混雑を回避した手段・時間帯変更の情報を提供	• 混雑回避を誘導する経路探索結果の提示の事例はないが、混雑情報の提供ができれば対応可能と考えられる
	混雑情報	• 鉄道の車両別の混雑情報をピクトグラム等を活用して図化して提供	• Yahoo!乗換の混雑情報では、利用者の投稿により情報を提供 • JR西日本では、モニタ状態監視装置を使った混雑状況の情報提供を2023年2月より実施
	周辺施設情報	• 駅周辺の観光施設や飲食店等の周辺施設情報を経路探索結果と併せて提供	• 小田急電鉄「EMot」では、周辺施設情報を提供
	運行情報	• 鉄道・シャトルバスの運行情報（走行位置や遅れ時間、混雑状況等の提供）	• 列車運行情報として、列車走行位置や遅れ時間の提供は、JR西日本「WESTER」等、多数の事例あり
	経路誘導	• シャトルバス乗り場やシェアモビリティポートまでの歩行ルートをナビゲーション	• Google Mapでは、歩行者の経路についてナビゲーションが可能
予約・決済	手段の予約・決済	• シャトルバスに加えて、デマンド交通、シェアサイクルやシェア電動キックボード等の予約・決済	• my route横浜版では、シェアバイク「baybike(ベイバイク) 」やレンタカー「e-シェアモビ」等の予約・決済が可能 • 大阪メトロMaaS「e METRO」では、オンデマンドバスの予約・決済が可能
発行	移動手段の料金	• 特定エリアで公共交通機関が利用できるデジタル1日乗車券	• my route横浜版、NIKKO MaaSフリーパス、EMotのフリーパス等、多数の事例あり
	会場でのインセンティブ	• 会場内で使えるクーポンの発券	• NIKKO MaaS、TAMa-GO等で、関連施設で利用可能なクーポンの配布を実施

第５章
事例の収集･分析

（１）事例の収集･分析について

目 次

1. 事例の収集･分析について 5-2

1.事例の収集・分析について

●目的

○大阪・関西万博では、交通面で特に重要と考えられる「鉄道輸送を補完するシャトルバスをいかに利用してもらうか」「万博以外の一般交通をいかに抑制・時間変更してもらうか（TDM）」に着目し、愛知万博や東京2020オリンピック・パラリンピック、2019ラグビーワールドカップを対象に交通課題及び対応策等の情報収集・整理を行う。

●調査内容

○事例収集にあたっては、下表の項目について情報収集を行うとともに、実績データより各イベントにおける特徴を整理する。

分類		収集項目
会場の特性・概要		● 大会概要 ● 位置 ● 会場アクセス手段（既存＋新設＋臨時）
開催前の輸送計画		● 手段別輸送想定人員 ● 手段別輸送力 ● 事前に想定された課題 ● 対応策（シャトルバス運行、P&RやP&BR、平準化等のTDM、TSM）　等
開催後の状況	来訪者関連データ	● 入場者数の規模（最大・最小）、曜日別・時間帯別の特性、日別推移
	交通関連データ	● 交通手段別来訪者数、分担率 ● 混雑時の対応 ● 周辺地域の混雑状況 ● シャトルバスの所要時間

第５章
事例の収集･分析

（２）愛知万博開催時のデータ収集･分析

1. 愛知万博：愛･地球博の事例 5-4

1.愛知万博：愛・地球博の事例

◆大会概要

■正式名称：2005年日本国際博覧会
■開催期間：2005年3月25日～9月25日【185日間】
■開催都市：愛知県長久手町・豊田市・瀬戸市
■会場登録面積：約173ha
■来場者数：約2,204万人
■参加国数：約125ヵ国

■開場時間

【長久手会場】
3月25日～4月25日　9：30～21：30（9：00～20：30）
4月26日～9月25日　9：00～22：00（8：30～21：00）

【瀬戸会場】
3月25日～4月25日　9：30～17：30（9：00～17：00）
4月26日～7月19日　9：00～18：00（8：30～17：30）
7月20日～8月31日　9：00～19：00（8：30～18：30）
9月1日～9月25日　9：00～18：00（8：30～17：30）

◆会場配置





資料：愛・地球博公式ウェブサイト、地図(c)ＮＴＴインフラネット

1.愛知万博：愛・地球博の事例

◆輸送・物流の事前対策・検討等の概要（開幕前年度の実施事業）

輸送対策

- **来場者の安全かつ円滑な輸送を実現**するため、内覧会及び会期中の**会場側ターミナル**(団体バス駐車場等含む)、**パーク&ライド場外駐車場**の運営実施計画、**シャトルバス運行計画**等を作成し、パーク&ライド場外駐車場利用促進のための**広報啓発活動**を実施するとともに、**来場者輸送対策**を実施した。
- **公共交通機関利用啓発**に関する**企画乗車券作成**について、関係事業者間での調整を行い、推奨ルートの利用促進に係る**広報啓発活動**を実施した。
- 藤が丘駅、八草駅等主要な交通結節駅における警備・誘導等の乗換対策に係る実施計画を作成し、**鉄道乗換対策**を実施した。
- 日本自転車振興会機械工業振興の補助を受け、万博八草駅と瀬戸会場間の観客輸送施設として**CNGバス整備事業**を実施した。

交通対策

- 場外駐車場への安全かつ円滑な車両の誘導を実現するため、高速道路・一般道路における**マイカー誘導対策**及び**各種広報活動**を実施した。
- **ITS**(高度道路交通システム)による交通情報提供システム、バス運行管理システム、駐車場管理システム等を構築して、来場者・車両に適切な**交通情報を提供**した。

会場内輸送

- **日本自転車振興会機械工業振興**の補助を受け、**CNG燃料供給施設**、**新型アシスト自転車**の整備事業を実施するとともに、日本自転車振興会公益事業振興の補助を受け**会場間・会場内ゴンドラ**の整備事業を実施した。このほか、**IMTS（Intelligent Multimode Transit System）**、**ゴンドラ**、**会場間燃料電池バス**及び**トラム**の運営に必要な施設、並びに運営体制の整備を行い、来場者への輸送サービスを提供した。

物流輸送

- 公式参加者の円滑な**貨物搬入**のため、「通関に関するガイドライン」及び「貨物の取扱いに関するガイドライン」を発行・配布した。会場について、名古屋税関長から保税展示場の許可を受け、税関出張所、協会倉庫、場内指定事業者現場事務所の開設等が行われたことから、公式参加者の**展示貨物等のパビリオン搬入**が**順調**に実施できた。

IMTS（Intelligent Multimode Transit System）の概要

車両は、走行路中央に埋設された磁気マーカに沿い操舵制御され、車々間通信および地上信号装置等による自動速度制御・ブレーキ制御機能を持つことにより、高い安全性と信頼性を実現している。

車線保持機能：走行路面中央に埋設された磁気マーカに沿い自動操舵制御
隊列走行機能：非連結な（電子連結による）隊列編成
速度維持機能：運行ダイヤに基づき、駅停止・発車も含む自動速度制御
定点停止機能：設定されたプラットホーム位置に各車両を正確に停車
衝突防止機能：車々間通信及び地上信号装置等による自動ブレーキ制御



資料：愛・地球博公式ウェブサイト、EXPOデータ集

1.愛知万博：愛・地球博の事例

◆事前に想定された課題

・JR名古屋駅から東へ約20kmに位置する愛・地球博会場は、会場に直結する大量公共輸送機関がなく、また、**環境への負担を最小限にする**という本博覧会の理念を実現させるため、**自家用車利用による来場をいかに少なくするかが大きな課題**であったことから、観客輸送についても、過去博とは全く違った発想が求められた。

◆課題に対する方針

鉄道系アクセスの方針

・基本計画においては、ダイレクト・イン発想ではなく、**東部丘陵線を会場への鉄道系の基本輸送手段として位置付け、愛知環状鉄道・八草駅と地下鉄・藤が丘駅の双方向から長久手会場に直結するメインルートを確保**するとともに、**主要な鉄道駅からもシャトルバスを運行**することとした。

道路系アクセスの方針

・会場周辺が以前から時間帯や曜日によっては、通勤や行楽に利用するマイカー等による恒常的な交通渋滞の発生地域であり、大規模イベントの交通需要に耐え得る基盤がないため、会場周辺に交通が集中しないよう、当初から検討していた**パーク＆ライド方式を採用**することとした。
・ただし、**団体バスおよび障がい者車両については、直接会場で受け入れる**こととした。
・関係機関においては**既定の計画に基づく道路整備を進めるなかで、博覧会に関連する道路を優先的に整備**し、開催に備えた。
・特に、東名高速道路・名古屋瀬戸道路（東名高速道路・日進ジャンクションから主要地方道路力石名古屋線に接続する長久手ICまで）を会場へのアクセス道路の中心に位置づけることとした。

◆輸送対策の検討経緯

・愛・地球博開催にあたっては、日本各地や海外から訪れる顧客の**さまざまな来場形態に合わせたアクセスルートを確保**し、**安全で快適かつ円滑に来場でき、目標入場者数を達成**すること、併せて、**周辺環境への影響を少なくするための交通対策等を検討・実施**することが必要とされていた。
・輸送対策協議会において、観客輸送に関する検討・調整を進める一方、会場周辺の交通混雑緩和を図ることを目的として、**一般交通を対象とした自動車交通総量の抑制を推進**するために、「愛知万博交通総量抑制推進会議」（平成16年6月2日設置、事務局：愛知県国際博推進局事業調整課）が、また、**会場周辺の民間駐車場が及ぼす影響を低減**するために、「愛知万博会場周辺民間駐車場対策会議」（平成16年11日18日設置、事務局：愛知県国際博推進局事業調整課）がそれぞれ関係機関の協力のもと、設置された。

資料：2005年日本国際博覧会公式記録:愛・地球博

1.愛知万博：愛・地球博の事例

◆輸送計画の概要

基本計画

・平成13年（2001）12月公表の「基本計画」において、輸送計画は以下を重点項目とした。

①最適な輸送手段とアクセスルートの確保

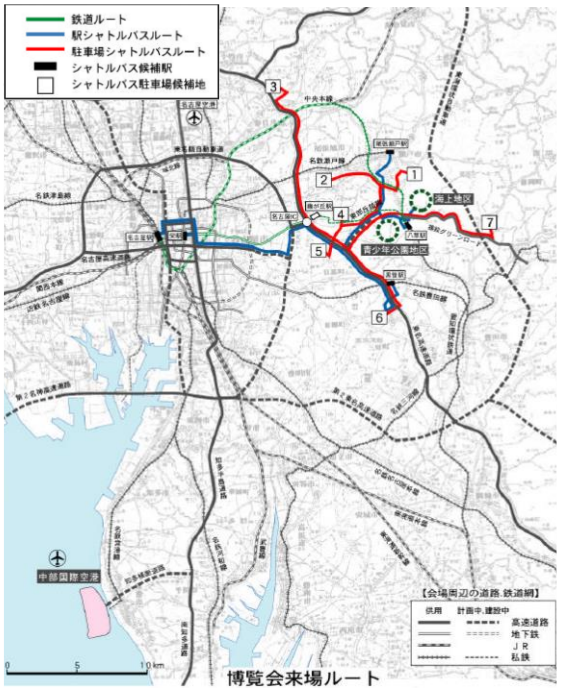
来場者の動向に合わせた**多様な輸送手段および適切なルート設定と、十分な輸送能力を確保**する。海外および国内広域からのアクセス、愛知県内や中部圏からのアクセス、会場近隣からのアクセス等の態様を踏まえた観客輸送計画を構築する。

②環境/地域への配慮

愛・地球博のテーマを反映し、**環境への負担を軽減する輸送体系**とそれを支える施設面・運営面の輸送システムを構築する。**交通安全施設の整備、ITS（高度道路交通システム）の活用**等により、1,500万人の来場者による**会場周辺の道路混雑や住民生活への影響を極力緩和**する対策や交通安全対策を講じる。

③ITSやITの導入による情報提供/移動空間の演出

ITS（高度道路交通システム）やIT（情報技術）と既存のネットワーク基盤の複合活用による、**来場者に対するきめ細かい情報提供**を実施する。**来場、観覧、退場後というすべての段階を通じて楽しめる博覧会**とすることを目指し、**会場へのアクセス自体に演出**を持たせる。



・以上の方針に基づき、アクセスの基盤となる鉄道や道路については、**既存のストックを最大限に生かしつつ、新たに必要なものについては関係機関が将来に向けた地域整備計画との整合を図りながら整備**を行い、また、博覧会開催にあたり暫定的な必要となるものについては博覧会協会が整備を行い、これらの基盤を前提として、**環境への負担の軽減と周辺地域への影響を抑えるため、公共交通機関の積極的な利用に加えて、自家用車での来場については、前例のない大規模なパーク＆ライド方式を採用**した。

・具体的には、公共交通機関を利用する場合は、**万博八草駅または藤が丘駅を経由しリニモで来場する2ルートと、鉄道拠点（名古屋駅、栄駅、尾張瀬戸駅、黒笹駅）から運行する4つのシャトルバスルート**を運行、一方、自家用車での来場の場合は、**7カ所の博覧会専用のパーク＆ライド駐車場**に誘導して、**会場まではシャトルバスを運行**することとした。

計画の変更

・基本計画に基づいて調整を進めていく過程で、パーク＆ライド駐車場の瀬戸東インターおよび春日井インターは施設整備面や効率的な運営を勘案し計画から除外し、名古屋空港を新たに加え、**駐車場を６箇所**とした。

・駅シャトルバスは周辺道路の混雑状況を勘案して、栄駅シャトルバスを断念して**３ルート**とした。

◆アクセス手段別来場想定者数

・計画の変更を行ったうえで、アクセス手段別来場者を予測した結果、当初の目標であった**「鉄道系：道路系＝6：4」**を変更することなく観客輸送対策を進めることが可能となった。

資料：2005年日本国際博覧会公式記録:愛・地球博、愛・地球博公式ウェブサイト

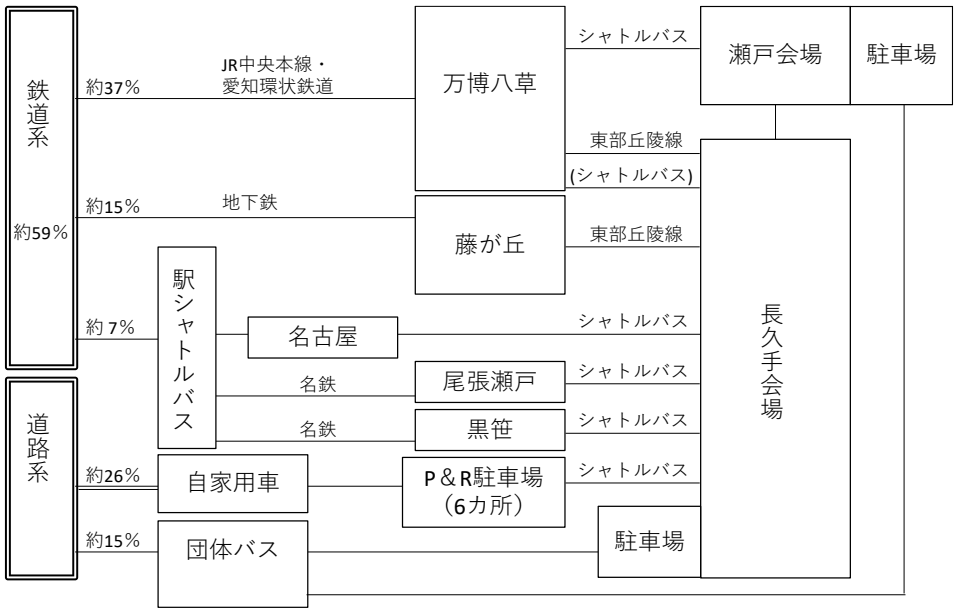
1.愛知万博：愛・地球博の事例

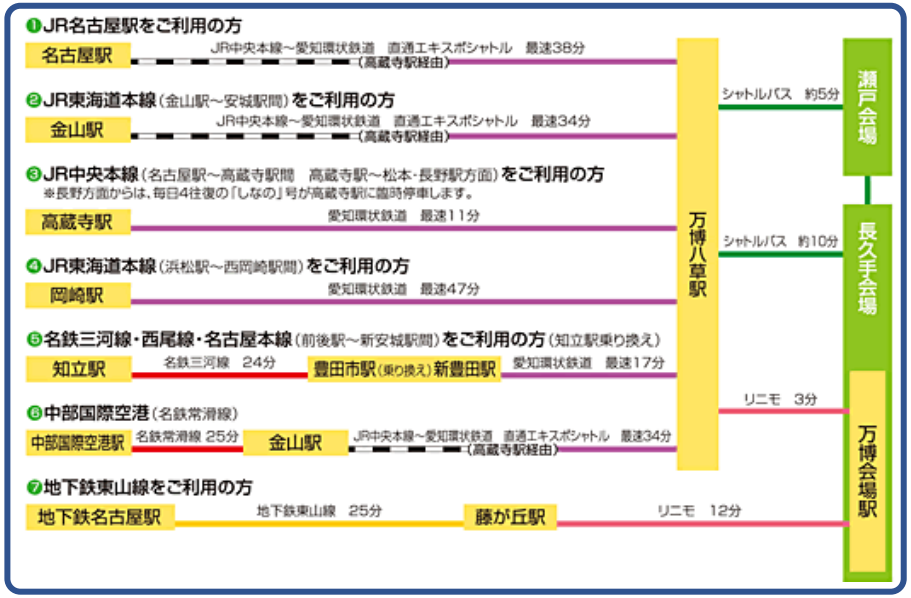
◆観客輸送に係る取り組み

円滑なアクセスルートの確保

＜鉄道系ルート＞

・鉄道系のルートの利用促進を図るうえで、**長久手会場へはリニモが直結しているが**、博覧会輸送を想定した鉄軌道ではなく、中量軌道系交通システムとして整備されていたため**大量輸送に限界があった**。
・そのため、補完シャトルバスにより輸送力が確保できる万博八草駅ルートをメインルート（推奨ルート）と位置付けるとともに、**万博八草駅ルートへの誘導を最重要課題**として、関係事業者の協力のもとに、博覧会協会が中心となって様々な施策を検討、実施した。その一環として、**「企画切符」が開発**されることとなった。
・また、リニモの万博会場駅および万博八草駅の両駅については、需要にこたえるため、本設駅での施設計画とは別に、**仮設のプラットホーム、コンコース、昇降施設等を設置**した。また、リニモ藤が丘駅は駅施設が地下にあり、仮施設を付加することができないため、地上部に**混雑時待機用敷地（滞留スペース整備）、自動改札機の増設や臨時券窓口の開設等の混雑対策**を行った。
・**JR名古屋駅**から**高蔵寺**を経由し会場最寄りの**愛知環状鉄道万博八草駅**との間を**直通運転する列車「エキスポシャトル」を運行**した。（1時間当たり平均3本運行、最速38分、**多客時間増発**）
・瀬戸会場へは愛知環状鉄道・万博八草駅から天然ガスを燃料とする**低公害シャトルバスを運行**するとともに、長久手・瀬戸両会場間には**水素燃料電池バスの導入と会場間を結ぶモリゾー・ゴンドラを無料**にすることにより、会場の一体化を図り、万博八草駅ルートの利用促進に努めた。





資料：2005年日本国際博覧会公式記録:愛・地球博

1.愛知万博：愛・地球博の事例

◆観客輸送に係る取り組み

円滑なアクセスルートの確保

＜道路系ルート＞

・道路系のルートのうち、自家用車による来場については、環境負担を最少にするために、会場を囲むように設置した6ヵ所の駐車場のうち、**出発地に最も近い駐車場の利用を促した。また、特定の駐車場に利用が集中することがないような誘導策を検討**するとともに、駐車場と会場間の円滑な移動を実現するために、シャトルバス運行等の準備を進めた。
・また、団体バスについては、長久手会場および瀬戸会場のターミナル内に駐車区画や送迎区間を確保し、障害者車両については、西ターミナルに駐車区画を整備した。

アクセスルートや来場平準化に係る広報等（想定された問題と対応策）

・環境負担の軽減を目的として、**公共交通機関の利用促進**を図り、パーク＆ライド方式の理解を得るために、**十分な交通広報を実施**した。
・一方、関連施設の整備を行う過程で、地下鉄・藤が丘駅からリニモを利用するルートをはじめとして、**各ルートの輸送能力には限界**があり、ゴールデンウィーク等の**多客日には来場者が特定ルートに集中して、混雑の発生が予測**されたため、**入場者の日別平準化（土・日・祝日における入場者の集中を避ける対策）および時間別平準化が、輸送対策の大きな課題**となった。
・このため、会期前には、**小中学生等学校団体およびその他の団体について、**旅行代理店や博覧会協会ホームページ、広報等を通じて、**平日来場と混雑日を避けた来場をPR**した。
・会期中においても、各種メディアを通じて**混雑日を避けた来場の呼び掛け**を行うとともに、午後10時という遅い閉場時間を考慮し、会場内外において、**早めの帰宅を呼び掛ける案内**を行うなど、繰り返し情報提供を行った。

◆期間中の交通広報

・ 会期中、以下の3点を中心とした**来場者周知**を図ることを目的として、新聞広告(計4回)、ラジオCM(計6回)、鉄道・道路交通アクセスパンフレット、チラシ配付(**パンフレット500万部、チラシ220万部**)等による**積極的な交通広報**を実施し、輸送計画の遂行促進を図った。
1)八草推奨ルートを中心とした公共交通機関利用促進案内
2)パーク＆ライド駐車場案内
3)日別、時間帯別来場平準化広報

■HPでの愛・地球博「アクセスガイド　鉄道マップ」作成のお知らせ

平成17年2月16日

（財）2005年日本国際博覧会協会

（財）2005年日本国際博覧会協会は、来場者の方々に博覧会会場までお越しいただくにあたり、交通渋滞の緩和・環境負荷軽減のため、鉄道・バスなどの公共交通機関の利用をおすすめしています。

そこで、鉄道・バスを利用した会場までの主なルートをご案内するとともに、愛知環状鉄道「万博八草駅」からのルートをおすすめするため、愛・地球博「アクセスガイド鉄道マップ」を作成しましたのでお知らせいたします。

愛・地球博「アクセスガイド　鉄道マップ」概要

作成	財団法人2005年日本国際博覧会協会
仕様	A2両面印刷、径本5山直角二つ折
作成部数	250万部
配布開始	2月末ころから
主な配布先	JR東海・愛知環状鉄道の主な駅　ほか

※お断り
アクセスガイドの中で、駅シャトルバス料金（予定）として、「名古屋駅シャトルバス往復割引1,800円」と記載していますが、1,500円となりましたことをお知らせします。

資料：2005年日本国際博覧会公式記録:愛・地球博

1.愛知万博：愛・地球博の事例

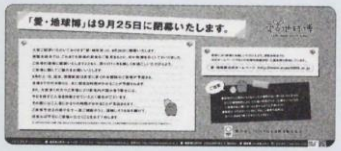
◆来場平準化のための戦略的広報

- 来場者の平準化を図るため、新聞広告やホームページ、ポスター、チラシ、ラジオCM、交通広告等、様々なメディアを通じて広報活動を実施している。

①②時間別、日別平準化のための広報

■新聞広告





■B2ポスター



③交通手段（ルート）別平準化のための広報

■ホームページ

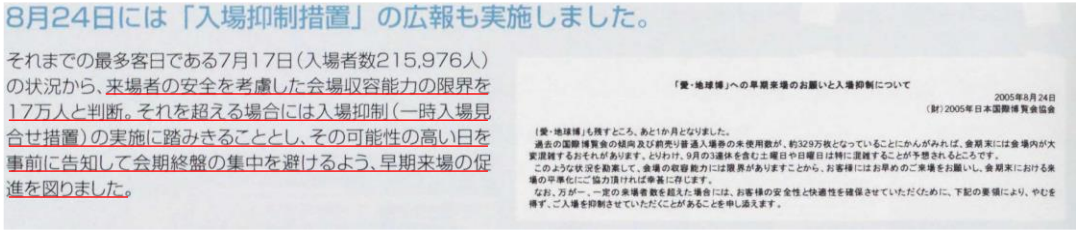


■ポスター



その他、ラジオCM、交通広告、チラシ等で幅広く実施しました。

- 早期来場のお願いと入場抑制について広報している。



8月24日には「入場抑制措置」の広報も実施しました。

それまでの最多客日である7月17日（入場者数215,976人）の状況から、来場者の安全を考慮した会場収容能力の限界を17万人と判断。それを超える場合には入場抑制（一時入場見合せ措置）の実施に踏みきることとし、その可能性の高い日を事前に告知して会期終盤の集中を避けるよう、早期来場の促進を図りました。

「愛・地球博」への早期来場のお願いと入場抑制について

2005年8月24日
（財）2005年日本国際博覧会協会

「愛・地球博」も残すところ、あと1か月となりました。
過去の国際博覧会の傾向及び前売り普通入場券の未使用数が、約329万枚となっていることにかんがみれば、会期末には会場内が大変混雑するおそれがあります。とりわけ、9月の3連休を含む土曜日や日曜日は特に混雑することが予想されるところです。
このような状況を勘案して、会場の収容能力には限界がありますことから、お客様にはお早めのご来場をお願いし、会期末における来場の平準化にご協力頂ければ幸甚に存じます。
なお、万が一、一定の来場者数を超えた場合には、お客様の安全性と快適性を確保させていただくために、下記の要領により、やむを得ず、ご入場を抑制させていただくことがあることを申し添えます。

- 午後５時以降に約半額で入場できる夜間割引入場券を、当初の会場の入場券販売所だけでなく市中でも購入できるようにし、HPで広報している。

■夜間割引入場券（実入場券）の市中販売開始のお知らせ

2005年6月30日
（財）2005年日本国際博覧会協会

1　夜間割引入場券及び今回の改善点の概要

夜間割引入場券は、午後5時以降に入場できる入場券で、普通入場券の約半額でお求めいただけます。

夜間割引入場券	（円）
大人	2,300
中人	1,300
小人	800
シニア	1,900

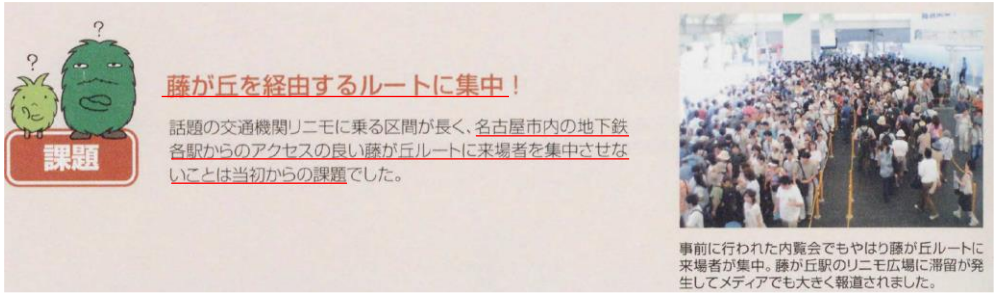
これまで、夜間割引入場券の実入場券での販売は会場の入場券販売所のみで午後4時以降行って参りましたが、市中の旅行会社等でも実入場券を購入できることとなるため、会場の入場券販売所に購入や引換えのために並ぶことなく、直接各入場ゲートへ直接お並びいただくことが可能となります。

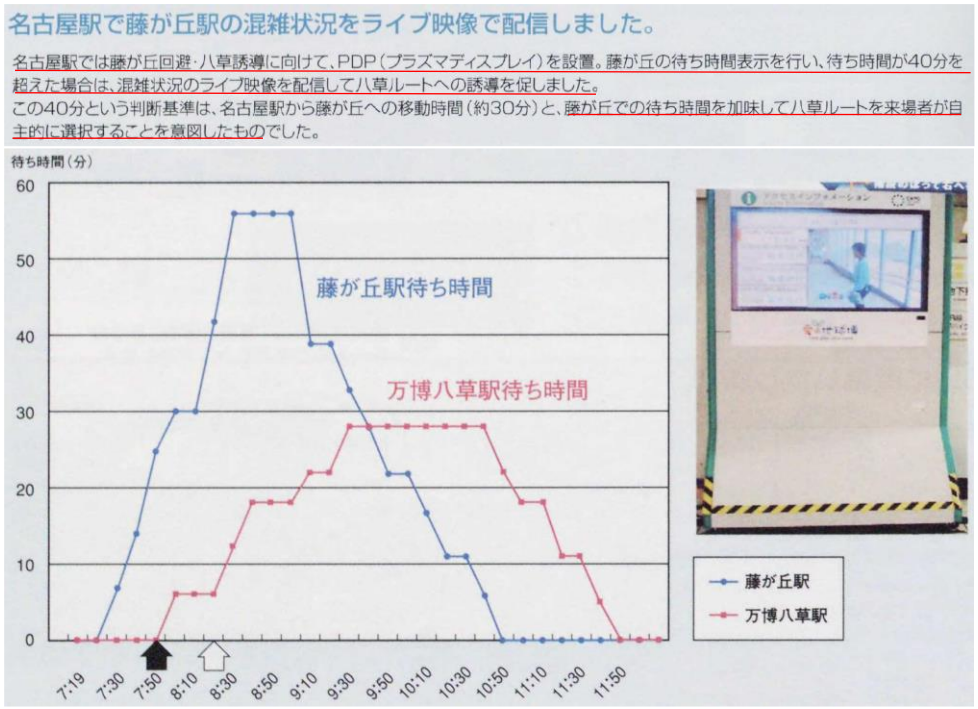
資料：愛・地球博日々改善の記録

1.愛知万博：愛・地球博の事例

◆公共交通機関のルート別平準化のためのカイゼン

- 名古屋駅で藤が丘駅の待ち時間表示を行い、待ち時間が40分を超えた場合は混雑状況をライブ映像で配信し、八草ルートへ誘導している。



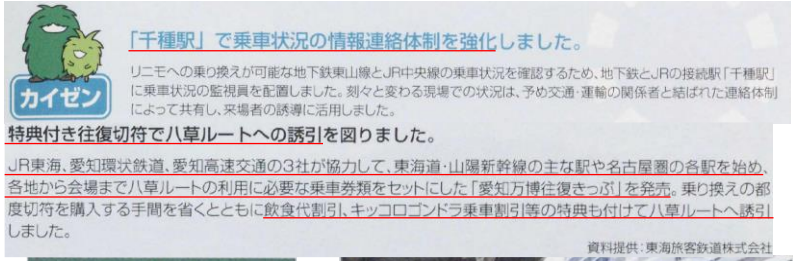


八草駅への直通列車「エキスポシャトル」を実現しました。

JR東海と愛知環状鉄道による、名古屋駅から万博八草駅までの直通列車「エキスポシャトル」を実現。混雑時にはリニモに加えてシャトルバスを運行して、公共交通機関のメインルート「八草ルート」を設定しました。これにより藤が丘への集中を緩和しました。

- 八草駅への直通列車「エキスポシャトル」を運行するとともに、案内サイン設置や特典付き往復切符等で八草ルートへ誘導している。









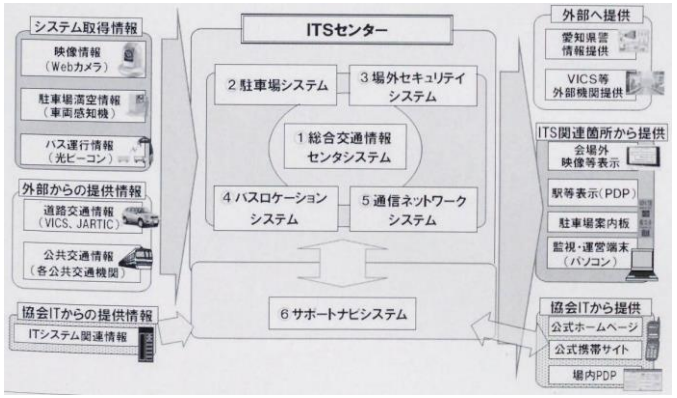
資料：愛・地球博日々改善の記録

1.愛知万博：愛・地球博の事例

◆ITS情報提供

- ITSは本来道路交通が抱える課題を解決することを目的としたシステムであったが、平成17年時点において実用化段階にあった技術を有機的に組合せ、**博覧会用ITSシステムとして構築し、「総合交通情報」を提供**した。
- 来場者に対するリアルタイムでの交通情報提供を行うとともに、パーク＆ライド駐車場及び会場ターミナルの管理運営を円滑に遂行した。
- 特に、博覧会ITSシステムのうち会場への交通アクセスをサポートする「サポートナビシステム」は、来場者から好評を博し、会期中、約18万5千件のサポート登録があったことから、本アクセス件数を応用して逐次来場者予測を見直し、**来場者の事故防止等安全対策に活用**した。

ITSの概念



混雑情報の提供とバス運行による多様な交通機関間の分散

①**名古屋駅において、地下鉄-リニモの乗換駅の混雑状況をリアルタイムで大スクリーンで放映**
⇒インパクトがあり、**これを見て多くの来場者は地下鉄ではなくJR又はバスを選択**した

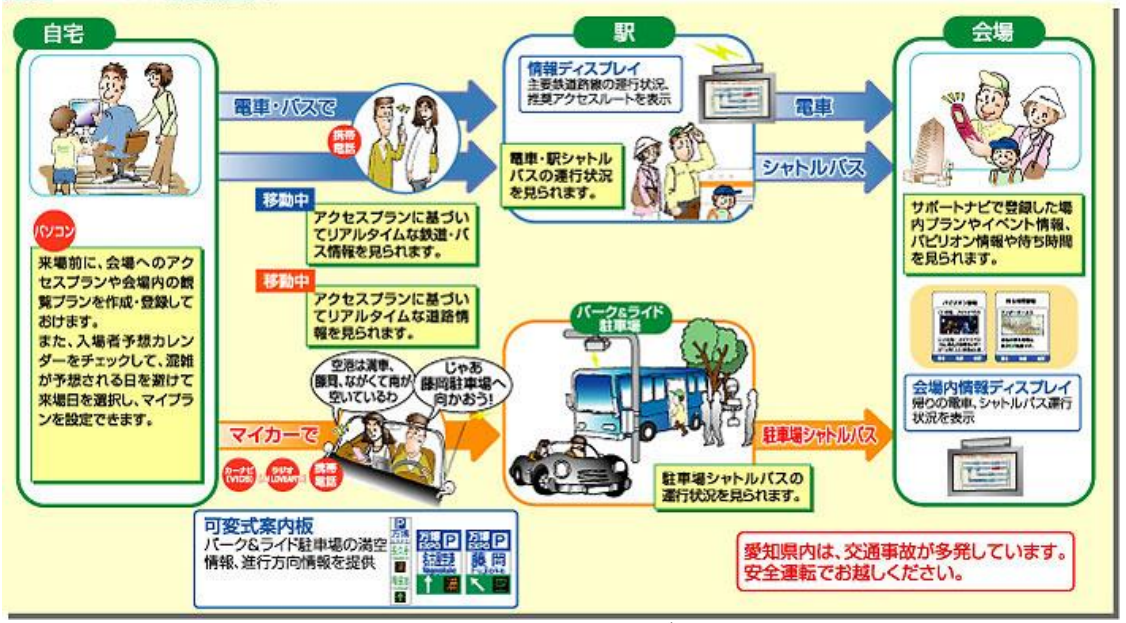
②万博専用の**FM放送で常時交通情報を提供**

③乗換駅での混雑緩和のため**バスを運行**

※元財団法人２００５年日本国際博覧会協会事務総長 中村 利雄氏のBureau International des Expositions （博覧会国際事務局） Bulletin 2017年版寄稿の愛・地球博関係論文の日本語版より

情報提供機器	提供場所	情報内容
パソコン	自宅 （万博公式サイトからアクセス）	• 電車、シャトルバスの運行状況 • **道路の混雑状況、パーク＆ライド駐車場の満空状況** • 出発地別推奨アクセスルート • **各アクセスルート、会場内の混雑予測** • 会場内イベント、パビリオンの情報
携帯電話（Webコンテンツ）	移動中 （電車／マイカー）	• 電車、シャトルバスの運行状況 • **道路の混雑状況、パーク＆ライド駐車場の満空状況** • 登録したアクセスプラン、場内プラン • 会場内イベント、パビリオンの情報
可変式案内板	主要箇所 （高速道路や一般道路主要分岐点）	• パーク＆ライド駐車場の満空状況 • パーク＆ライド駐車場への進行方向
カーナビゲーション（VICS）	広域・スポット（愛知県内）	• VICSを通して万博のパーク＆ライド駐車場の満空状況も提供
ラジオ（万博FM77.3MHz）	広域 （会場を中心に半径30km）	• 電車、シャトルバスの運行状況 • 道路の混雑状況、パーク＆ライド駐車場の満空状況
情報ディスプレイ	行動選択点 （名古屋駅など）	•電車、シャトルバスの運行状況 •推奨アクセスルート •**藤が丘駅混雑時にはライブ映像**
会場内情報ディスプレイ	会場内 （長久手会場・瀬戸会場）	•電車、シャトルバスの運行状況 •鉄道路線の接続情報

万博ITSでの情報提供



資料：2005年日本国際博覧会公式記録:愛・地球博、愛・地球博公式ウェブサイト,地球産業文化研究所

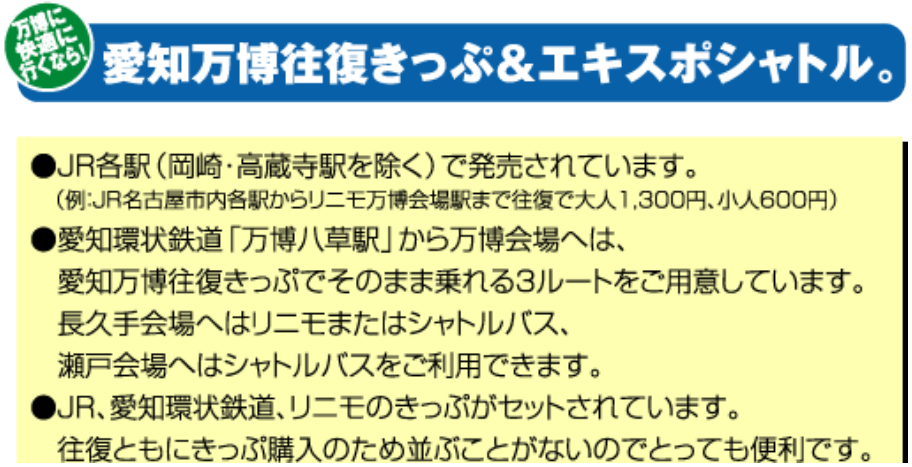
1.愛知万博：愛・地球博の事例

◆観客輸送実績

・**目標入場者数1,500万人の約1.5倍となる2,200万人を超える来場者**を会場まで輸送できた。
・会期前から懸念されていた**会場周辺の道路混雑は、多客日の特定時間帯に見られた程度**にとどまった。
・これは、主として以下の要因によるものと考えられる。

①公共交通機関利用促進

万博八草駅ルートを推奨する広報と、それに対応する**キッコロ・ゴンドラの割引特典も有する、JR・愛知環状鉄道・リニモの乗車券を1枚にした企画切符「愛知万博往復きっぷ」の発売**および**名古屋駅・万博八草間の直通列車**（エキスポシャトル：1時間当たり平均3本運行、最速38分、**多客時間増発**）**の運行**、**八草駅シャトルバスおよび両会場間シャトルバスの増強とリニモとの共通利用、モリゾー・ゴンドラ無料**による会場の一体化などの施策により、万博八草駅ルート利用者を当初計画の数字に近づけることができた。



※「愛知万博往復きっぷ」では、リニモの藤が丘～万博会場間は乗車できません。
※「愛知万博往復きっぷ」は往復タイプの乗車券ですので、往路はＪＲ・（愛知環状鉄道）・リニモの順でご乗車ください。復路は、リニモ・愛知環状鉄道・（JR）の順にご乗車ください。また、復路においてリニモ「万博会場駅」からは藤が丘駅方面（上り列車）には乗車できませんのでご注意ください。
※エキスポシャトルはＪＲ線と愛知環状鉄道線を直通運転しています。

②リニモが終日安定的に乗客を運んだ

会期中全般にわたり、**多客日においては来場者が集中する時間帯を中心に増発**するなど、混雑に対応したほか、8月6日にダイヤ改正を行い、**来場者の多い時間帯の運行本数を増便**した。

③名古屋駅シャトルバスの利便性が認知され利用者が増加した

路線型直行バスの利用も多く、それぞれ**関係バス事業者もこれに積極的に対応**した。

④自家用車利用者にパーク＆ライド駐車場が認知され、安定した利用があった

前例のない大規模なパーク＆ライド方式を採用した。予備駐車場を確保し、多くの来場者を受け入れた。さらに、**万博ITS**により、来場者量を各駐車場へ適切に誘導でき、**駐車場利用の均衡化**が図られた。

⑤その他の来場手段による来場者が多かった

会期中数回にわたって実施した来場者アンケート調査・ターミナル内カウント調査など各種調査結果を基に、「その他」の内訳を推計した。その結果、民間駐車場利用者（総来場者の7.6%と推計）および送迎による来場者（総来場者の3.8%と推計）など道路系に分類される来場者が多く、分析結果は、次の通りとなった。

鉄道系：道路系：その他＝49.5：48.5：2.0

資料：2005年日本国際博覧会公式記録:愛・地球博、愛・地球博公式ウェブサイト

1.愛知万博：愛・地球博の事例

◆観客輸送実績

- **鉄道系と道路系の分担割合が5:5**となり、**政策目標**であった「**鉄道系:道路系=6:4**」には及ばなかった。
  ※その他をアンケート・カウント調査から推計した結果、「鉄道系：道路系：その他＝49.5：48.5：2.0」
- しかし、**中部地域は自動車依存率**が高いことから、「協会が実施した**公共交通機関利用促進**や**平準化**などの広報や期間中の**交通情報提供**、愛知県公安委員会による3km圏内交通規制及び愛知県が中心となって実施した**交通総量抑制**と相まって、**実効性があったと言える。**」と評価されている。

入場券販売枚数(9/25時点)　1,632万枚
(9月分・市中販売分除く)
前売券合計(～3/24)　　938.8万枚
当日券合計(3/25～9/25)　　698.8万枚

普通入場券	1,301.4万枚
全期間入場券	29.7万枚(注)
特別割引入場券	25.7万枚
一般団体割引入場券	59.1万枚
学校団体割引入場券	96.6万枚
平日回数割引入場券	14.7万枚
平日家族割引入場券	16.7万枚
夜間割引入場券	88.2万枚
市中販売分(8/31時点)	313.7万枚
会場窓口販売分	379.6万枚

(注)全期間入場券については、29.7万枚の販売以外に、普通入場券との差額を支払って交換された14.3万枚があるため、実質43.9万枚の販売

来場交通機関区分	計画				実績	
	基本計画（公表）		1,500万人交通機関別予測		2,205万人交通機関別実績	
	人数	比率	人数	比率	人数	比率
総来場者	1500万人	100%	15,000,000	100.0%	22,049,544	100.0%
鉄道系	880万人	59%	8,880,000	59.2%	10,751,916	48.8%
鉄道	770万人	51%	7,800,000	52.0%	9,088,561	41.2%
八草方面	540万人	36%	5,480,000	36.5%	5,071,487	23.0%
リニモ【A】			2,600,000	17.3%	4,336,488	19.7%
八草補完シャトルバス			1,600,000	10.7%	266,111	1.2%
八草-瀬戸シャトルバス			1,280,000	8.5%	468,888	2.1%
藤が丘方面	230万人	15%	2,320,000	15.5%	4,017,074	18.2%
リニモ【B】			2,320,000	15.5%	3,997,604	18.1%
藤が丘臨時バス	-	-	-	-	19,470	0.1%
（リニモ計【A+B】）			(4,920,000)	32.8%	(8,334,092)	37.8%
駅シャトルバス（八草除く）	110万人	7%	1,080,000	7.2%	1,209,269	5.5%
名古屋			600,000	4.0%	1,054,800	4.8%
尾張瀬戸			250,000	1.7%	120,716	0.5%
黒笹			230,000	1.5%	33,753	0.2%
路線型直行バス	-	-	-	-	454,086	2.1%
道路系	620万人	41%	9,990,000	66.6%	7,739,543	35.1%
自家用車	390万人	26%	7,740,000	51.6%	4,441,173	20.1%
尾張旭			3,870,000	25.8%	354,853	1.6%
長久手			370,000	2.5%	963,967	4.4%
ながくて南			600,000	4.0%	717,956	3.3%
三好			770,000	5.1%	763,117	3.5%
藤岡			560,000	3.7%	811,498	3.7%
名古屋空港			990,000	6.6%	759,476	3.4%
障害者駐車場（西ターミナル）			580,000	3.9%	70,306	0.3%
団体バス	230万人	15%	2,250,000	15.0%	3,298,370	15.0%
長久手会場			2,030,000	13.5%	3,153,550	14.3%
瀬戸会場			220,000	1.5%	144,820	0.7%
その他（徒歩・二輪車等）	-	-	-	-	3,558,085	16.1%

	計画基準日(収容台数)	実績平均		計画基準日 15万人近似-5/28(土)		最大-9/18(日)		合計	
	台数	台数	利用率(%)	台数	利用率(%)	台数	利用率	台数	利用率(%)
尾張旭駐車場	1,000	563	56.3	929	92.9	1,234	123.4	104,207	56.3
長久手駐車場	1,700	1,605	94.4	1,856	109.2	3,788	222.8	296.954	94.4
ながくて南駐車場	2,100	1,212	57.7	1,640	78.1	3,083	146.8	224,308	57.7
三好駐車場	1,500	1,280	85.4	1,589	105.9	1,994	132.9	236,884	85.4
藤岡駐車場	2,700	1,327	49.2	1,453	53.8	3,737	138.4	245,563	49.2
名古屋空港駐車場	1,600	1,299	81.2	1,773	110.8	2,038	127.4	240,243	81.2
計	10,600	7,287	68.7	9,240	87.2	15,874	149.8	1,348,159	68.7

資料：EXPOデータ集

1.愛知万博：愛・地球博の事例

◆シャトルバスの運行概要と輸送実績



駅シャトルバス輸送

- **名古屋鉄道主要3駅**(名古屋駅、尾張瀬戸駅、黒笹駅)から**長久手会場**まで運行した駅シャトルバスは、**利便性の良さが利用者に浸透した結果、特に名古屋駅シャトルバスを中心に利用が向上し、会期を通じて120万人を超える利用**があった。
- **中部地方を中心に近隣県から路線型会場直行型のEXPO直行バスが38路線運行**され、約**45万人の利用**があった。
- **日本自転車振興会機械工業振興**の補助を受け実施した万博八草駅から瀬戸会場への**CNGバス**、及び混雑日における**リニモの補完輸送となった万博八草駅から長久手会場へのシャトルバスについても、多数の利用があり、前者は約27万人、後者は約47万人の利用**があった。また、これらのいずれでも、無事故輸送の徹底が図られた。

名古屋駅シャトルの利便性

- 便数：利用が多いと想定される往路の午前や復路の夕～夜は６便/時運行している。
- 乗り場：名古屋駅シャトルは名古屋駅隣接の名鉄バスセンターにシャトルバス乗り場が設置された。また、バスのきっぷうりばで万博の入場券も発売されている。
- 車両：高速道路を走行するため、着座型の観光バスとなっている。
- 乗換：鉄道だと１回以上乗り換えが発生するが、名古屋駅シャトルは直通で乗換なし。



名鉄バスセンター ➡ 長久手会場東ターミナル

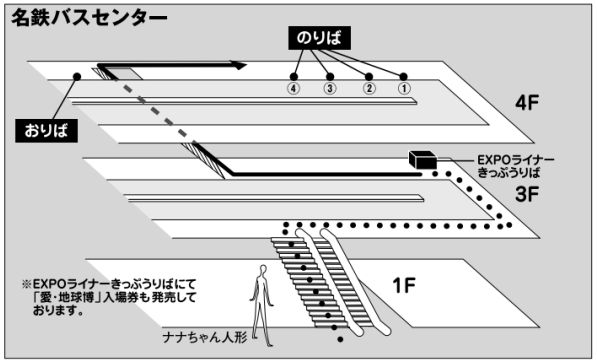
7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
30	00	00	00	00	●00	●00	●00	●00	●00	●00	●00				
40	10	10	10	10	●15	●15	●15	●15	●15	●15	●15				
50	20	20	20	20	●30	●30	●30	●30	●30	●30	●30				
	30	30	30	30	●45	●45	●45	●45	●45	●45					
	40	40	40	40											
	50	50	50												

※●は「さししまサテライト会場」からの乗車もできます。ただし、名鉄バスセンターにて満席の場合は通過します。

長久手会場東ターミナル ➡ 名鉄バスセンター

7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
				30	00	00	00	00	00	00	00	00	00	00	00
					30	15	15	10	10	10	10	10	10	10	15
						30	30	20	20	20	20	20	20	20	
						45	45	30	30	30	30	30	30	30	
								40	40	40	40	40	40	40	
								50	50	50	50	50	50	50	

※全便「さししまサテライト会場」で降車できます。(乗車はできません。)



駐車場シャトルバス輸送

- 会期中、**6箇所の場外駐車場**と**長久手会場**との間を結ぶ**無料シャトルバス**の運行を行った。運行にあたっては、**ITS**を活用し、環境と安全輸送に配慮した効率的な運用を行った結果、会期中合計で約**437万人の来場者を無事故で輸送**することができた。

会場間シャトルバス輸送

- 環境に配慮した最先端の技術である「**燃料電池バス**」を使用した会場間シャトルバスは、その先進性と快適性が評価されて、来場者に対してゴンドラと連携した安全輸送と遊び空間を提供し、会期中、**計画を40万人上回る100万人を超える利用者**を、安全・快適に輸送した。

資料：愛・地球博公式ウェブサイト,地球産業文化研究所

1.愛知万博：愛・地球博の事例

◆パーク＆ライド駐車場

- **パーク＆ライド駐車場**については、**ITS**を活用した適切な誘導案内、利用促進広報、駐車場シャトルバスの増強等、円滑な運営の確保を図った結果、会期中、**約135万台、440万人の利用**があった。
- 会場までの所要時間は最短の駐車場で約１５分、最長の駐車場で約３５分であった。
- パーク＆ライド方式において**必要なシャトルバスの車両数を事前に適切な予測に基づいて配車しておくことが円滑な輸送の成否を決める**。この予測は困難を極めるが、過去と現在の社会状況等の相違をしっかりと把握しておくことが重要である。例えば経済のサービス産業化、人口動態、地域の企業の稼働日等について気配りすることが必要である。愛知万博では一部パビリオンの予約システムを採用したが、その**予約アクセス数と当日の来場者との間に強い相関関係を発見**した。これは家族や友人間で一度決めた日程を変更することは困難であり、仮に予約が取れなくても多くの人々が来場したことを示している。この**相関関係の発見はシャトルバスの適切な配車に大きく貢献**した。※

※元財団法人２００５年日本国際博覧会協会事務総長 中村 利雄氏のBureau International des Expositions（博覧会国際事務局） Bulletin 2017年版寄稿の愛・地球博関係論文の日本語版より

駐車料金と営業時間のご案内

※駐車場利用の事前予約は出来ません。

	駐車料金（税込）		営業時間
	普通自動車（乗車人員10名まで）	二輪自動車（50ccを超える原動機付自転車を含む）	4月26日～9月25日
尾張旭・長久手・ながくて南・三好・藤岡	3，000円/台・日	1，000円/台・日	8:00～23:00
名古屋空港	2，500円/台・日	1，000円/台・日	8:00～23:00

※長久手駐車場からのシャトルバスにはノンステップバスが運行されますが、その他の駐車場からのシャトルバスは、車いす対応ではありません。ご注意ください。

お願い 近隣住民の方に迷惑となるため、駐車場周辺に早朝から車で並ぶことはご遠慮ください。

■パーク＆ライド駐車場位置図



平日の来場にご協力をお願いいたします！
会期終了前（9月）は相当な混雑が予想されます。
お早めのご来場が、ゆったりご覧いただけます。



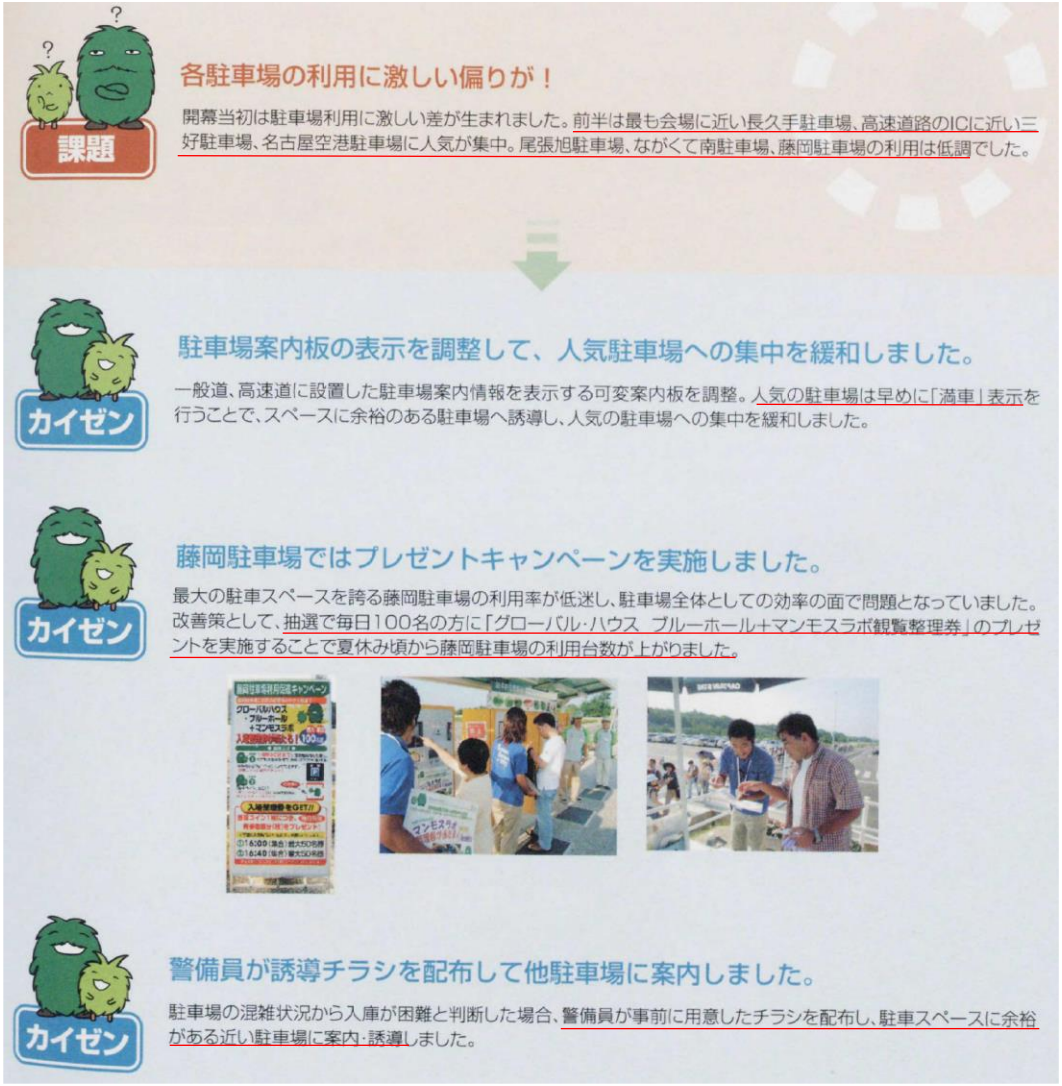
＊利用促進キャンペーン次ページ参照

資料：愛・地球博公式ウェブサイト、地球産業文化研究所、愛・地球博日々改善の記録

1.愛知万博：愛・地球博の事例

◆パーク＆ライド駐車場

- 各駐車場利用に偏りが発生し、集中緩和に取り組んでいる。
- 藤岡駐車場は余力があったため、利用促進キャンペーンを実施している。



■「藤岡駐車場利用促進キャンペーン」のお知らせ

「藤岡駐車場利用促進キャンペーン」の実施について

2005年6月30日
（財）2005年日本国際博覧会協会

（財）2005年日本国際博覧会協会では、藤岡駐車場の利用促進を図るため、当該駐車場利用者のうち、抽選で毎日最大100名の方に『グローバルハウス・ブルーホール＋マンモスラボ整理券』をプレゼントします。

藤岡駐車場は、6箇所のパークアンドライド駐車場のうち最も規模が大きく、今までの利用状況からすると、まだまだお客様にご利用いただける余裕があります。

藤岡駐車場利用促進キャンペーン実施のねらいとしては、(1)6箇所のP＆R駐車場利用率の平衡をとる。(2)利用実績から、15万人を超える多客日に、他の5つの駐車場が「満車」又は「ほぼ満車」となる状態でも、藤岡駐車場にはまだ余裕のある状態なので、藤岡駐車場への誘導をする。(3)会場周辺への交通集中を回避する、などです。

なお、藤岡駐車場は、東海環状道豊田藤岡ICに隣接していますが、まだまだ一般に認知されていないことも多いため、よりわかりやすく藤岡駐車場へのご案内をしていきます。

藤岡駐車場の利用率が向上するとともに、ご来場者の皆様に交通混雑に巻き込まれることなく、少しでも快適に来場されることを期待しているところです。
実施内容は、以下のとおりです。

●実施内容

(1)開始時期	7月3日（日）から。
(2)賞　　品	グローバルハウス・ブルーホール＋マンモスラボ整理券 最大100名様分（16:00集合分50枚＋16:40集合分50枚）
(3)抽選方法	駐車場コインを購入する際に、『当たりコイン』が出たグループの全員に整理券をプレゼントする。

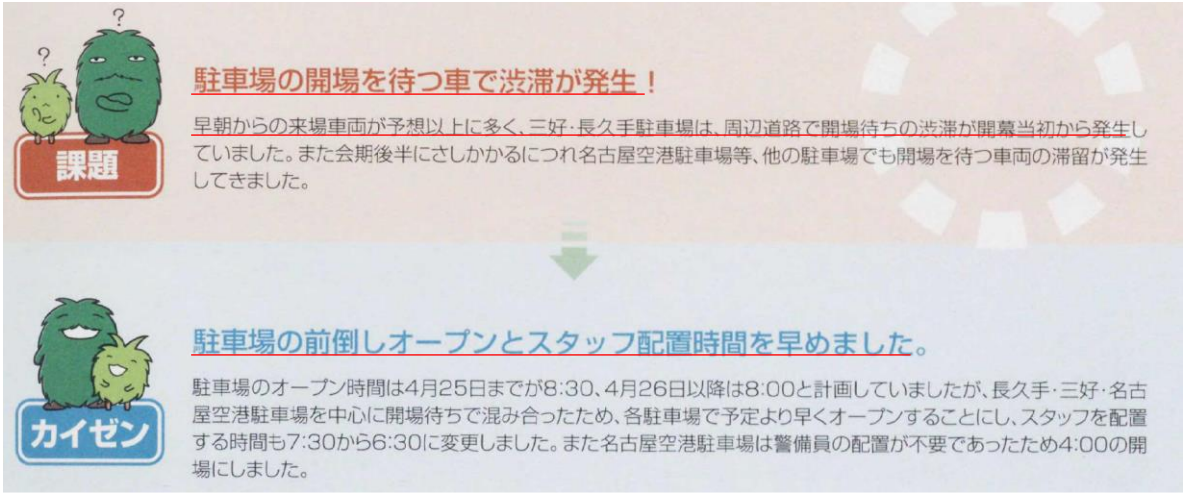


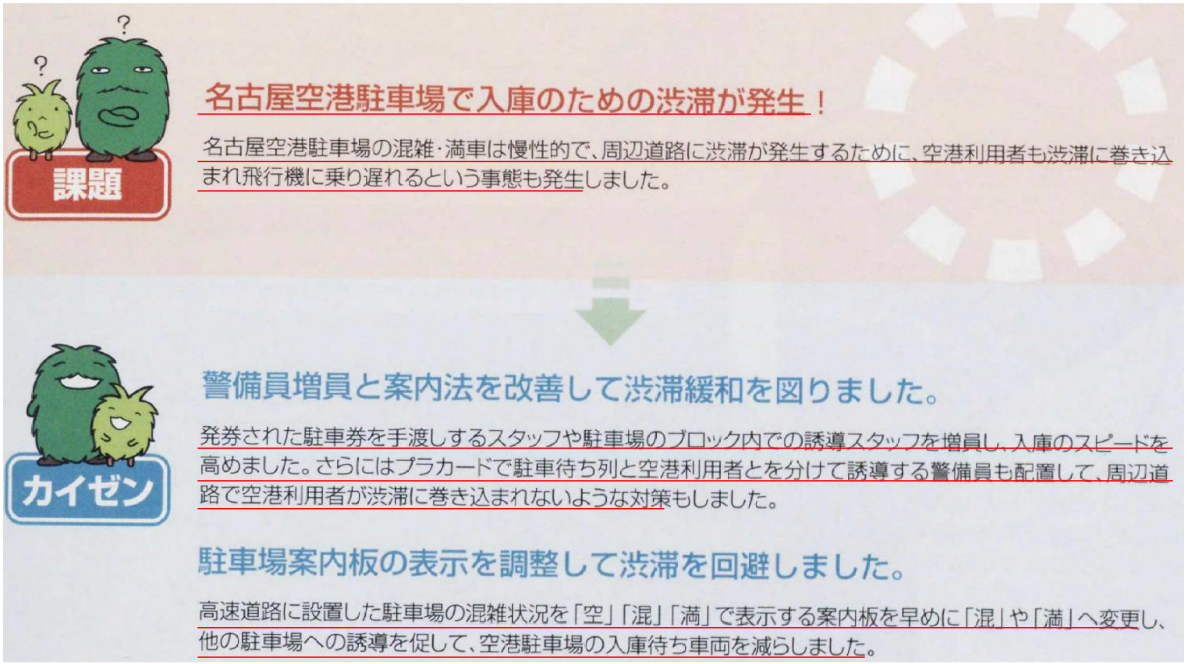
資料：愛・地球博公式ウェブサイト、愛・地球博日々改善の記録

1.愛知万博：愛・地球博の事例

◆パーク＆ライド駐車場

- パーク＆ライド駐車場において、入庫の際に以下のような課題が発生し、対応策を講じている。



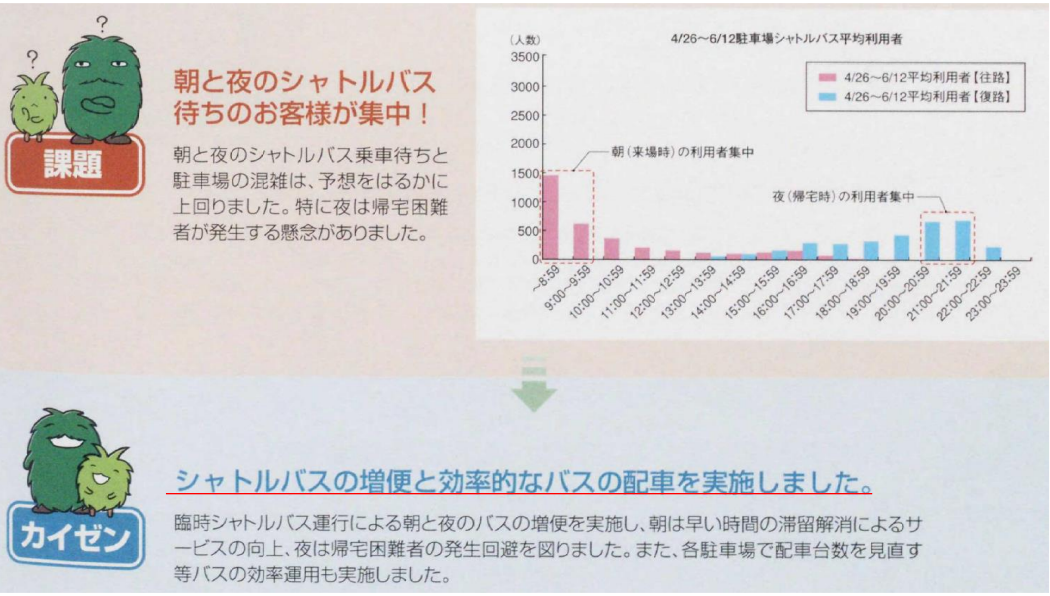


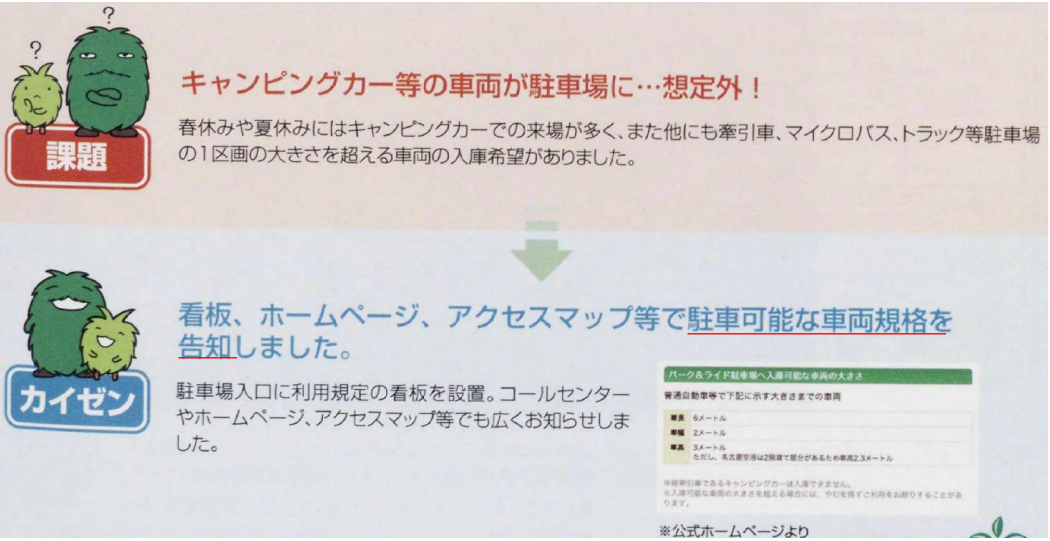
資料：愛・地球博公式ウェブサイト、地球産業文化研究所、愛・地球博日々改善の記録

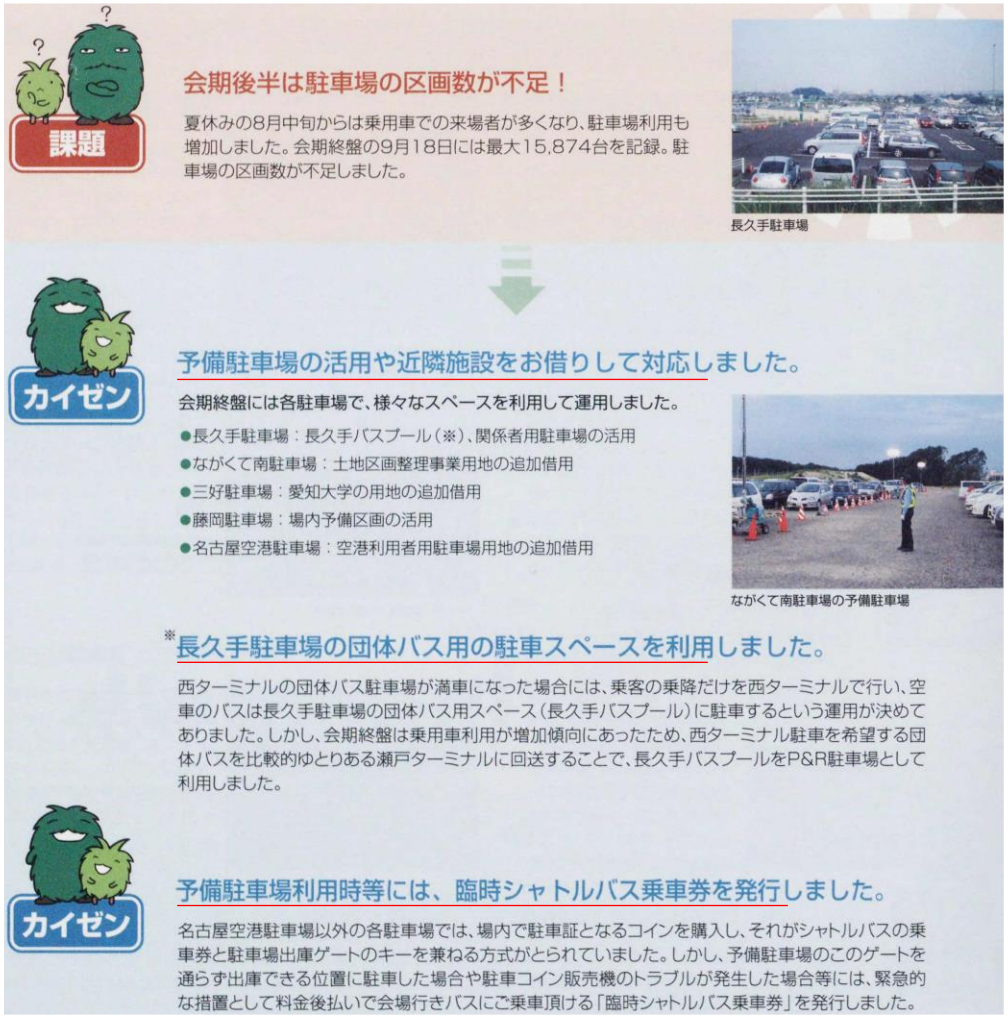
1.愛知万博：愛・地球博の事例

◆パーク＆ライド駐車場

- パーク＆ライド駐車場において、シャトルバス待ちの発生、１区画を超える大型車両の駐車、区画数不足等の課題が発生し、シャトルバスの増便や駐車可能な車両規格の告知、予備駐車場や団体バススペースの活用等の対応策を講じている。







資料：愛・地球博日々改善の記録

1.愛知万博：愛・地球博の事例

◆ターミナル運営

- 会場ターミナル：駐車場シャトルバス及び団体バスの迅速、的確かつ安全な受入体制に努めた結果、会期中、団体バス利用台数は**11万3千台を超え、約330万人が利用**した。
- 藤が丘、八草ターミナル：警備員を適正に配置して、**待機スペースに暑さ避けと雨避けを兼ね備えた上屋を設置し、券売所、洗面所、情報案内設備等を整備**し、来場者に対する**快適性の確保と事故防止**に万全を期した。

◆タクシー輸送概要

- タクシー及び乗合タクシーが西ターミナル、名古屋市内などからの定額制タクシーは東ターミナルに発着した。
- 自動車利用は39,898人で分担率は33.5%、そのうちタクシー（ターミナル利用）は1,461人となった。

◆マイカー誘導対策

- パーク＆ライド駐車場への円滑な誘導案内を実施するため、FM LOVEARTHを中心とした**メディアや協会ホームページでの駐車場満空情報の提供、高速道路や主要地方道路での可変案内板等による駐車場誘導を実施**した。

◆マイカー通行規制

- **会場から概ね3キロ圏内**の国道・県道などの幹線道路を除く生活道路を対象に許可車以外の**通行は禁止**され、また、**会場、各ターミナル周辺道路は駐停車が禁止**された。

マイカー通行禁止規制

愛知県警では、愛知万博の開催に合わせ、会場周辺へのマイカー（自家用車）乗り入れや、違法駐車を抑制するため、万博会場から、概ね3キロメートルの範囲で生活道路の通行禁止規制を行います。規制区域内は、許可証がないと通行できません。必要な場合は申請手続きを行ってください。

規制期間・時間

期間・・・平成17年3月25日（金）～9月25日（日）
時間・・・午前8時～午後6時

規制区域

幹線道路を除く上記の区域

※幹線道路・・・国道155号、県道力石名古屋線、瀬戸大府東海線、田籾名古屋線、岩作諸輪線など

規制対象車両

自家用自動車（ただし、自動二輪車、大型貨物車、特殊車を除く）

駐停車禁止規制

長久手会場各ターミナル周辺道路での、送迎車両による通行妨害などを抑えるため、駐停車禁止規制を行います。

規制期間・時間

期間・・・平成17年3月25日（金）～9月25日（日）
時間・・・終日

規制区域

- 西ターミナル
  ・・・田籾名古屋線、力石名古屋線暫定ランプウェイ（西ターミナル外周道路）
- 北ターミナル
  ・・・力石名古屋線暫定ランプウェイ（上下線）・愛知青少年公園瀬戸線
- 東ターミナル
  ・・・力石名古屋線暫定ランプウェイ（上下線）



バスレーン規制

会場へのシャトルバス、団体バスの円滑な運行を確保するため優先バスレーン規制を行います。

規制期間・時間

期間・・・平成17年3月25日（金）～9月25日（日）
時間・・・午前8時～午後11時

規制区域

- 瀬戸大府東海線の上下線（第1車線）
  ・・・竹の山交差点から横道交差点まで
- 力石名古屋線の上下線（第1車線。3車線区間では第1・2車線）
  ・・・横道交差点から八草東インターまで
- 愛知青少年公園瀬戸線の上下線（第1車線）
  ・・・石田町交差点から青少年公園北交差点まで

資料：愛・地球博公式ウェブサイト,EXPOデータ集,地球産業文化研究所

1.愛知万博：愛・地球博の事例

◆会場内輸送

- **会場内輸送施設**のうち、**IMTS（Intelligent Multimode Transit System）**、**ゴンドラ**、**トラム**について、**環境とユニバーサルデザインに配慮した整備・運営**を図るとともに、それらの運用にあたっては、**安全、快適な輸送**を心がけ、**移動そのものについても楽しさを提供**した。
- 会期中における**利用者数**は、**IMTS**が約**180万人**、**会場内ゴンドラ**(キッコロ・ゴンドラ)が約**430万人**、**会場間ゴンドラ**(モリゾー・ゴンドラ)約**340万人**、**トラム**約**110万人**と、いずれも計画と比較して1.1倍から2.2倍程度の利用実績となった。

◆物流輸送

協会倉庫営業

- **普通倉庫**(1,660.5平方メートル)、**冷蔵倉庫**(348.7平方メートル)及び**冷凍倉庫**(230.6平方メートル)の営業を**閉幕後**の**10月25日**まで行った。倉庫には、公式参加者等の展示品、販売品、営業参加者等の販売品、飲食料品が搬入出され、入出庫作業、保管及び配達を行った。なお、**倉庫利用者**は、69者、延べ搬入数量は約6,123tとなった。

貨物の円滑な輸送

- **貨物用車両**の**会場内搬入出**について、**入場予約票**の発行、**貨物車両用駐車場割当業務**を行い、円滑な輸送を図った。なお、**入場予約票**の**発行件数**は、**94,876件**であった。
  (内訳)倉庫搬入車両用 2,435件、場内搬入車両用 80,495件、倉庫搬出車両用 6,135件、場内搬出車両用 5,811件

外国貨物の管理

- 会場内に展示されている**外国貨物**について、**パビリオン毎**の**台帳**を作成し、展示中に**未通関**の状態で**販売**、**紛失**等が起きないよう管理した。また、**会期末**には、**場内指定事業者**とともに**在庫チェック**を実施し、外国貨物の適正な管理を行った。

資料：EXPOデータ集,地球産業文化研究所

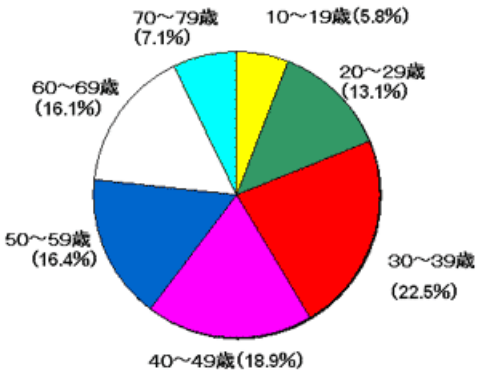
1.愛知万博：愛・地球博の事例

◆入場者調査結果

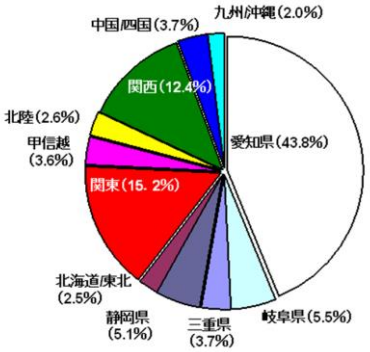
- 入場者は**開催期間終了に近づくほど多い**傾向で、**曜日別では土曜日**が最も多い。
- 来場者の年齢層は幅広く、居住地では**4割以上が愛知県、東海圏で6割程度**の他、全国から来場している。
- 初回来場者が6割以上だが**リピーターも4割弱**を占め、**平均滞在時間は6時間55分**となっている。

■入場者調査結果

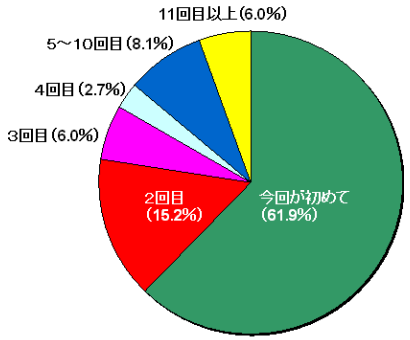
年齢



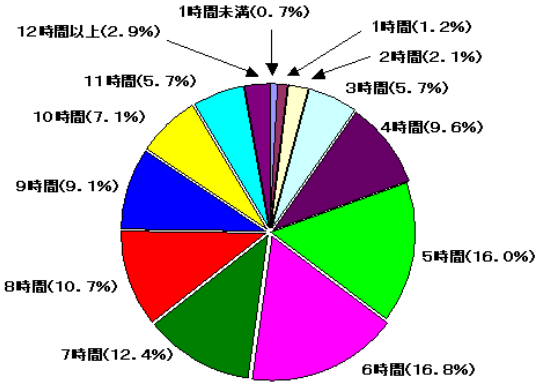
居住地



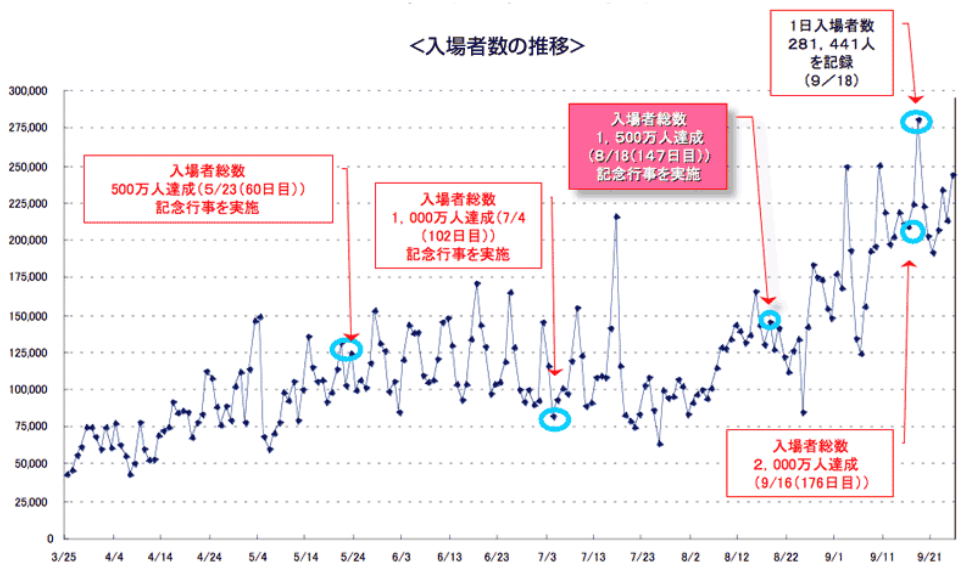
来訪回数

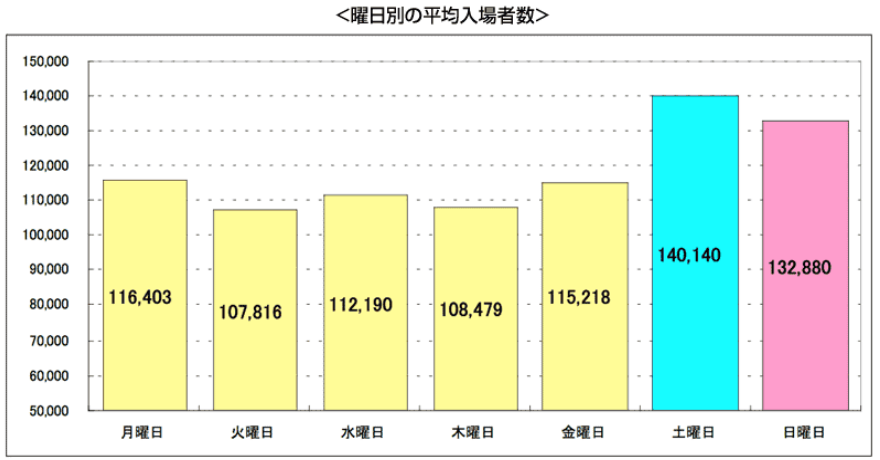


滞在時間



※平均滞在時間は6時間55分





[単位: 人]

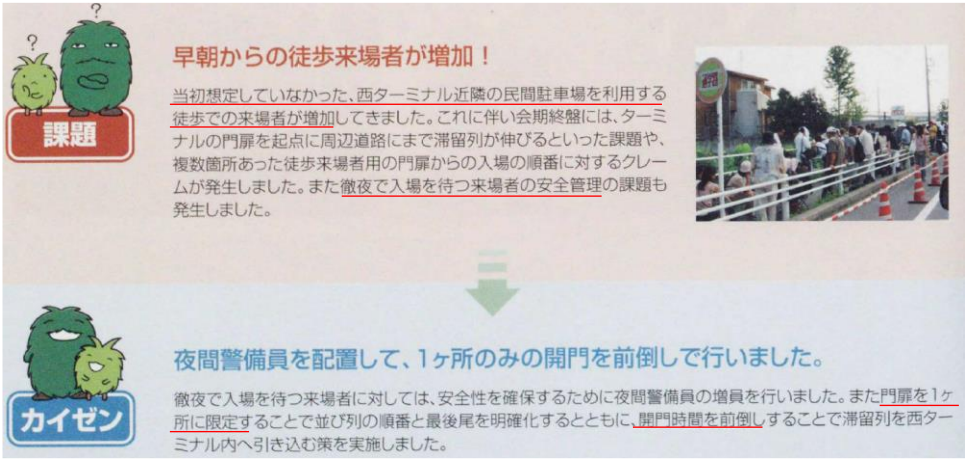
※平日に積極的に団体受け入れ等

資料：EXPOデータ集

1.愛知万博：愛・地球博の事例

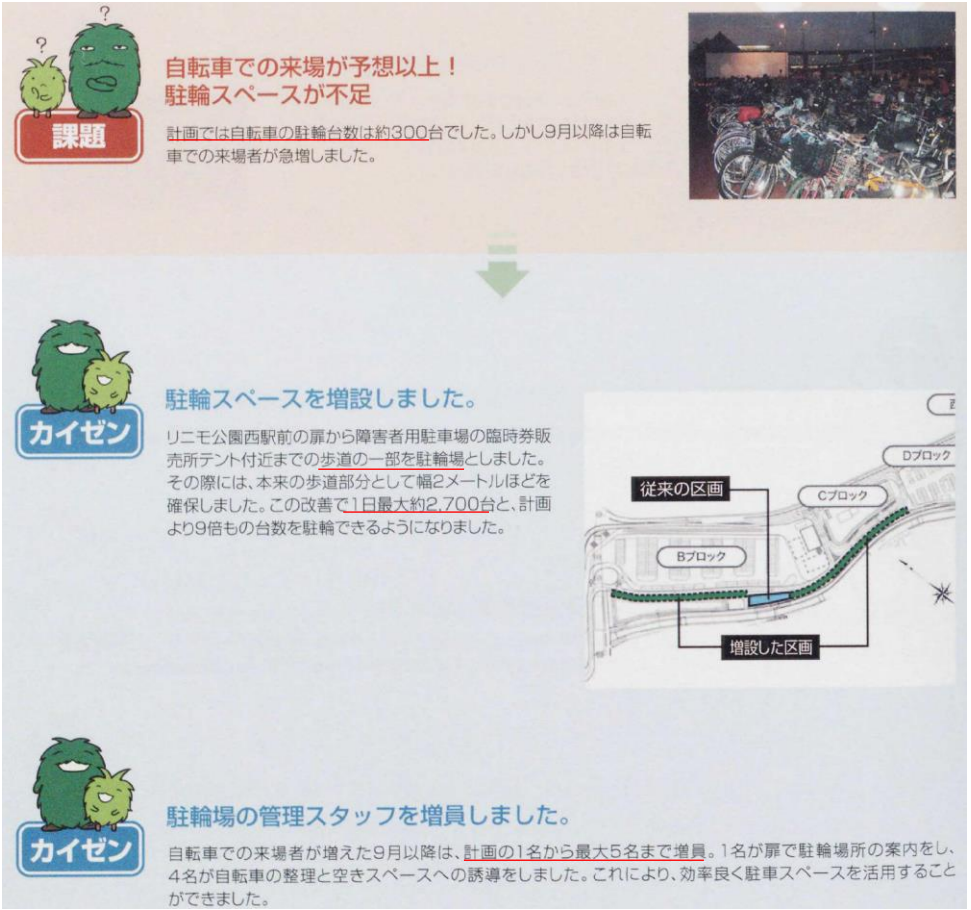
◆早朝からの徒歩来場者への対応

- 近隣の民間駐車場利用者の徒歩来場や徹夜で入場を待つ来場者が発生し、１か所のみ開門時間を前倒ししている。



◆自転車による来場への対応

- 予想以上に自転車での来場が多く、駐輪スペースが不足したことからスペース増設、管理・誘導スタッフ増員等対応している。

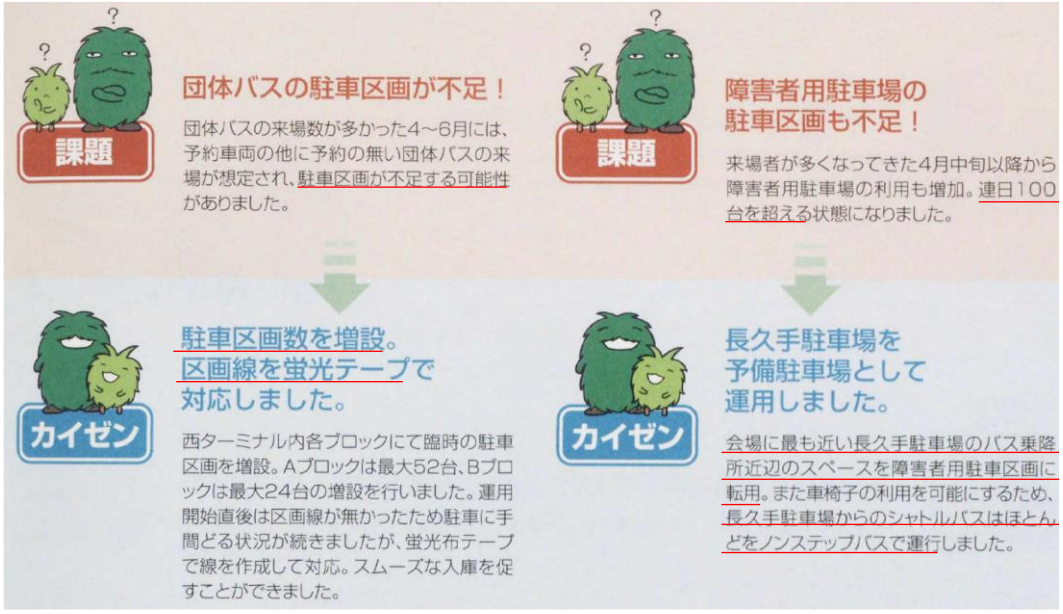


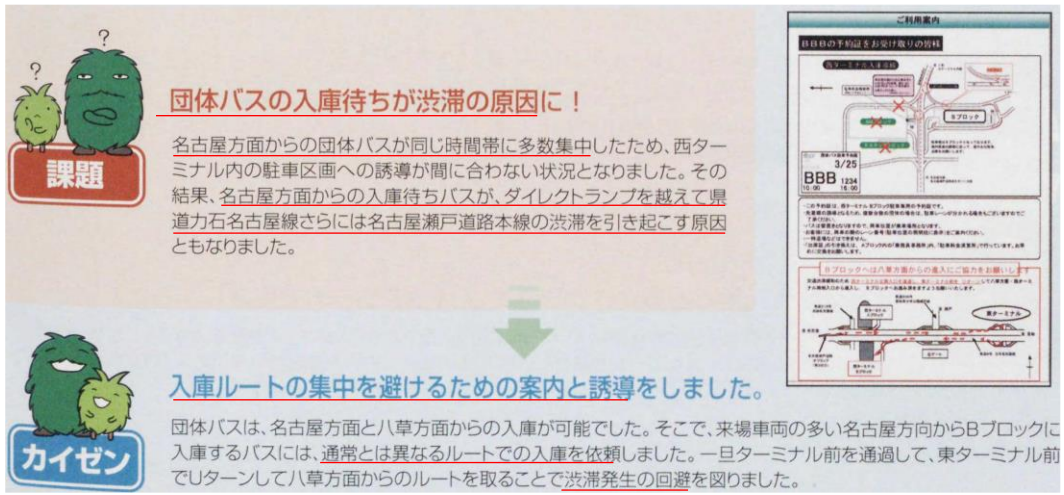
資料：愛・地球博日々改善の記録

1.愛知万博：愛・地球博の事例

◆団体バス・障がい者用駐車場不足、入庫待ちの対応

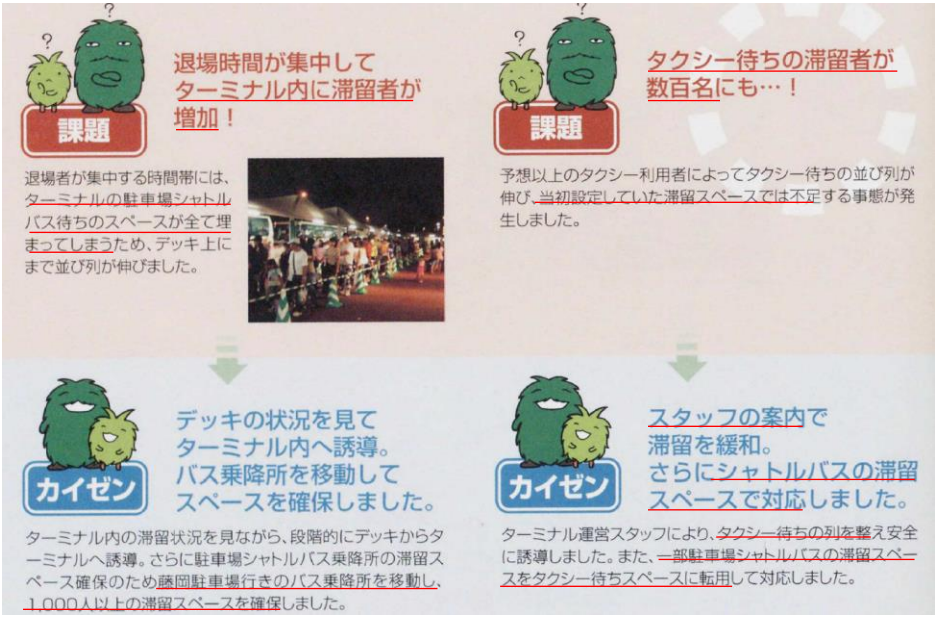
- 団体バス、障がい者用駐車場の駐車区画が不足したため、駐車区画を増設するとともに、入庫待ち渋滞への対応として案内誘導をしている。





◆退場時のバス・タクシー待ち滞留への対応

- 退場時にパーク＆ライドバスやタクシー利用者の滞留が発生したため、滞留スペースを確保している。

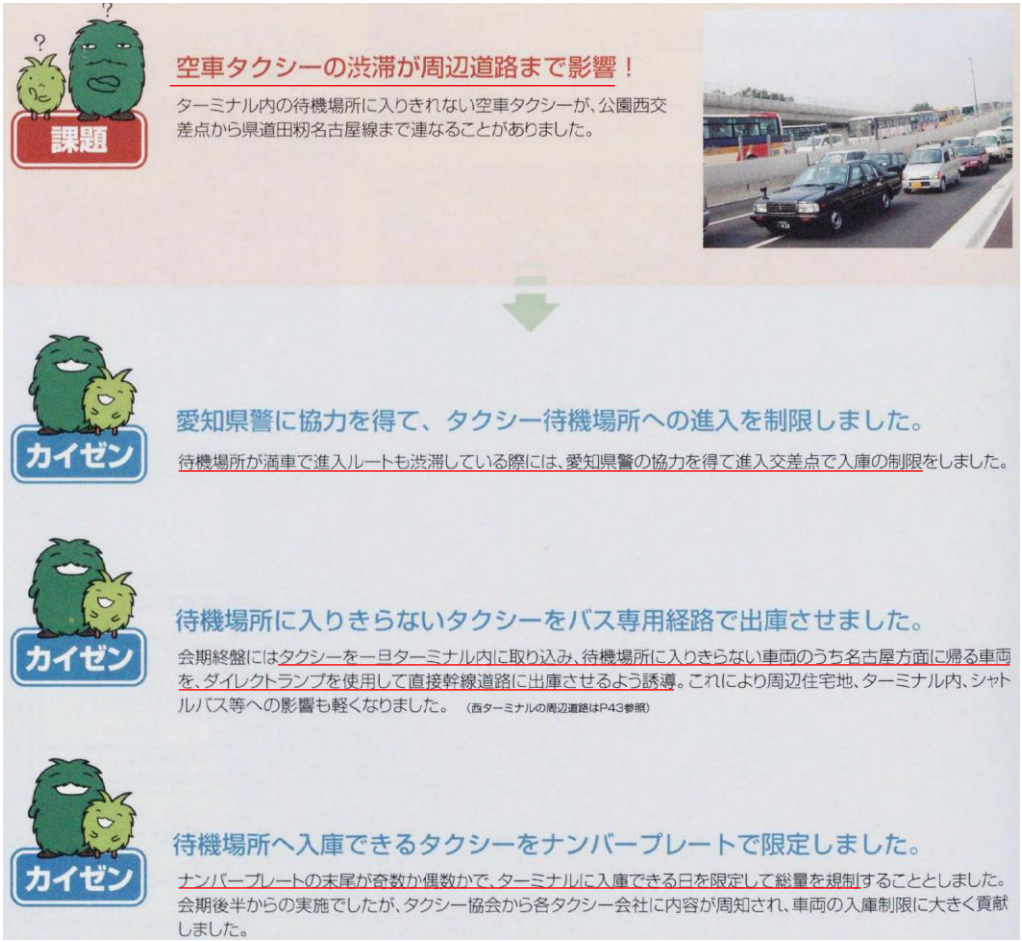


資料：愛・地球博日々改善の記録

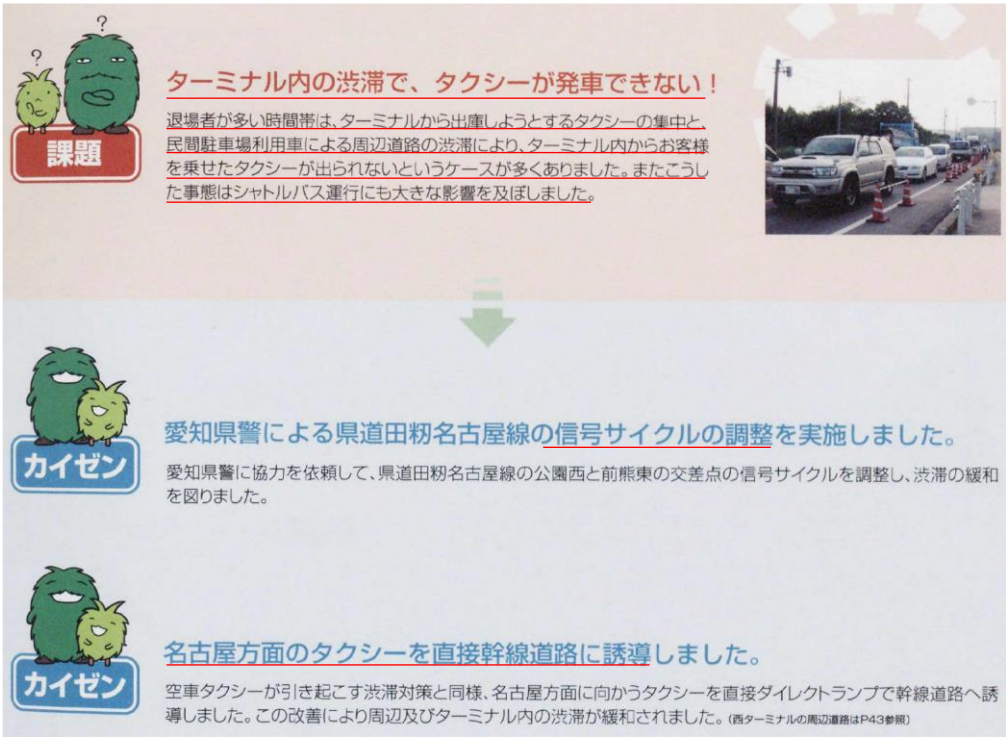
1.愛知万博：愛・地球博の事例

◆周辺道路渋滞への対応

- 空車のタクシー待機車列により渋滞が発生したため、待機場所の運用方法を改善している。



- 出庫タクシーや民間駐車場利用により渋滞が発生したため、信号サイクル調整や幹線道路への誘導により対応している。

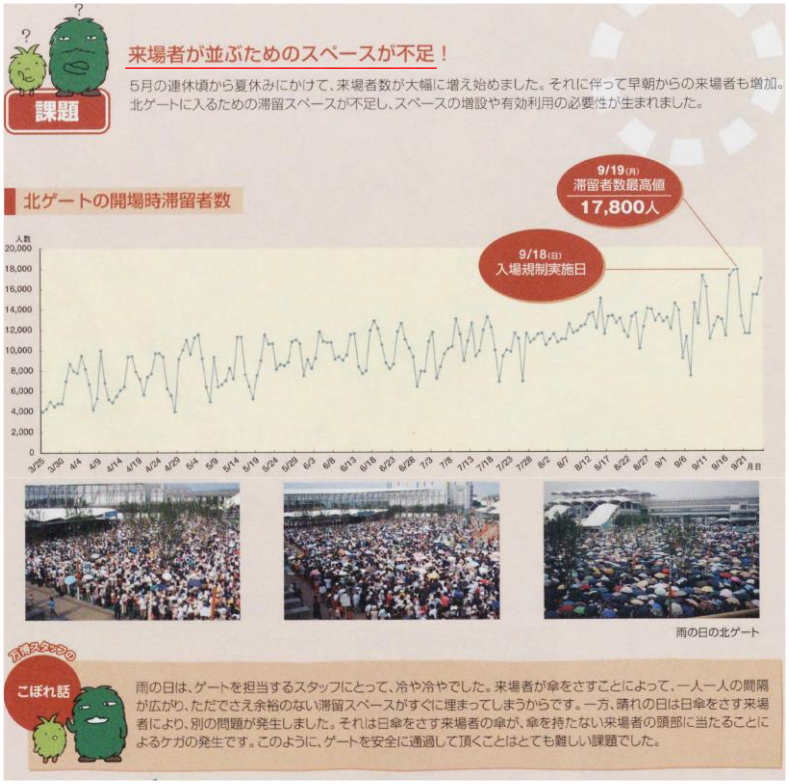


資料：愛・地球博日々改善の記録

1.愛知万博：愛・地球博の事例

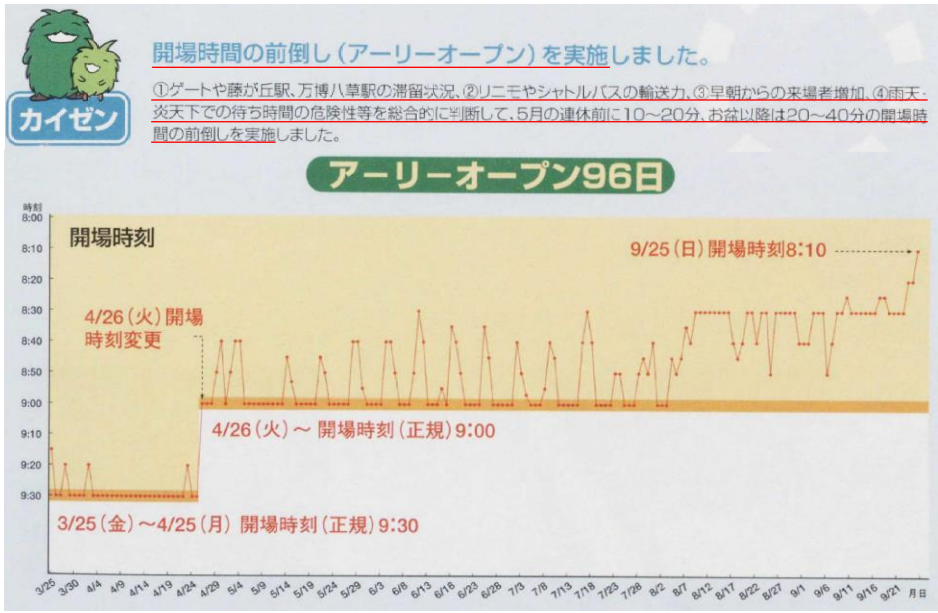
◆入場時の集中に対する対策

- 入場時の来場者集中に対して、以下の対策を実施している。
  ①来場者の滞留スペース拡張
  ②様々な入場方式による誘導
  ③開場時間の前倒し（アーリーオープン）









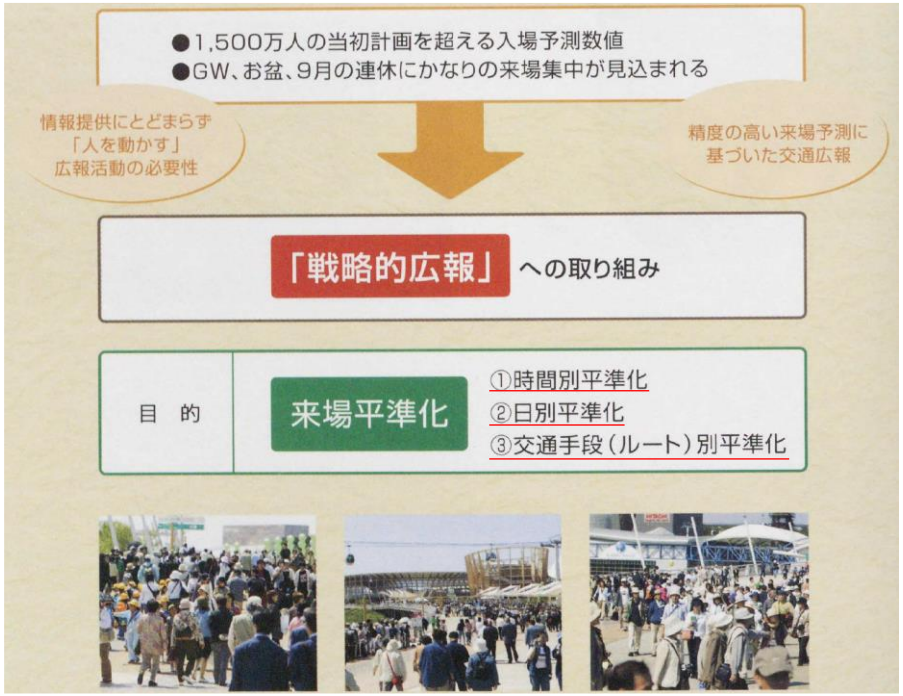
資料：愛・地球博日々改善の記録

1.愛知万博：愛・地球博の事例

◆来場者の平準化・分散化の取り組み

- 来場者の安全性と快適性を守るために、特定の日・時間・交通手段への集中を分散させ、バランスよく振り分けることが混雑解消の決め手であった。
- そのため、事前広報、平日・夜間イベントの実施、多様な交通手段への誘導等様々なアイデアをスピーディに行うことで、特定の日・時間・交通手段への集中回避を図っている。

■「来場者集中」解決に向けての考え方



◆日別の来場集中を避けるためのカイゼン

- 来場者の平準化を図るため、新聞広告やホームページ、ポスター、チラシ、ラジオCM、交通広告等、様々なメディアを通じて広報活動を実施している。



資料：愛・地球博日々改善の記録、愛・地球博公式ウェブサイト

1.愛知万博：愛・地球博の事例

◆時間別の来場集中を避けるためのカイゼン

- 時間別の来場集中を避ける取り組みとして、午後に大規模イベント実施、入場整理券の配布、イルミネーション演出、グローバル・トラムの夜間乗り放題等を実施している。

課題

一定の時間に来場者が集中！

朝（来場時）と夜（退場時）の一定時間に一斉に来場者が移動するため、ゲート、ターミナル、駐車場、駅等会場内外で非常に多くの滞留が発生しました。特に来場時間が早まることは深刻な問題であり、夜間入場者等が遅い時間に来場してもパビリオンやイベントを楽しめるような魅力作りをすることで、来場と退場の時間帯の集中を緩和することが大きな課題でした。

カイゼン

午後からの来場者のために大規模イベントを実施しました。

午後からの来場者も楽しめるよう、コンサート等の大規模イベントを数多く実施しました。

■午後からの大規模イベント（一部抜粋）

日時	イベント名	出演者	会場
5月10日(火) 15:30～、17:30～	愛・地球博チャリティーコンサート「ジャパン・ラプソディーコンサート」	南こうせつ、堀内孝雄、由紀さおり、安田祥子他多数	EXPOドーム
5月15日(日) 17:00～	氷川きよしコンサート in 愛・地球博	氷川きよし	EXPOドーム
5月17日(火) 19:45～	NHK歌謡コンサート	小林幸子、坂本冬美、氷川きよし	EXPOドーム
5月19日(木) 19:00～	スペインイベント　ガラ・フランメンカ	ラファエラ・カラスコ他	EXPOドーム
5月22日(火)～24日(木) 19:00～	フィリップ・グラス "カッツィ三部作" シネマ・コンサート	フィリップグラス&グラスアンサンブル	EXPOドーム
5月28日(月)・29日(火) 13:00～	青春のグラフティコンサート2005	河口恭吾、千綿ヒデノリ他	EXPOドーム
6月6日(月) 13:00～	ジャパンデー		EXPOドーム
6月16日(木) 15:30～	日舞スペシャル「大地は生き物～自然に楽しむ者達の足音」【追加】	西川千雅他	EXPOドーム
6月16日(木)・23日(木) 19:00～	万博特選落語会【追加】	春風亭小朝、笑福亭鶴瓶他	EXPOドーム
6月24日(金) 19:00～	オーケストラアジアコンサート【追加】	日本・中国・韓国の演奏家	EXPOドーム
6月25日(土)・26日(日) 18:30～	グローバル・ハーモニー・コンサート「ポップスは世界を巡る」	宮川彬良、ケイコ・リー	EXPOドーム
6月27日(月)～29日(水) 13:00～、18:45	ミュージカル雨を楽しもう！【追加】		愛・地球広場

カイゼン

帰宅時間の集中を避けるためのアナウンスを行いました。

会期終盤の多客日には会場内で早めの帰宅を案内。鉄道会社にも協力を依頼して、帰宅ルートの混雑情報を駅・車内でアナウンスしました。

カイゼン

人気パビリオン等の入場整理券を午後からも配布しました。

人気パビリオンやEXPOドーム・ホールでのイベント入場整理券は、午後からも配布しました。

トヨタグループ館	▶ 14:00から整理券配布開始 ▶ 第11回公演（17:50～）から第14回公演（20:20～）までは先着順（並び順）に入館
夢みる山／テーマシアター	▶ 12:00、15:00及び18:00から整理券配布開始
夢みる山／シヤチハタマークタウン	▶ 13:00、15:00及び16:45から整理券配布開始
グローバル・ハウス	▶ 15:00から整理券配布開始





カイゼン

遊びと参加ゾーンではイルミネーションによる演出を行いました。

モリゾーやキッコロをあしらった「光の門」や遊びと参加ゾーンに誘う「光の散歩道」等大規模なイルミネーション「光のプロムナード」で夜間来場者の誘引を図りました。





カイゼン

夜間はグローバル・トラムを下車しない限り乗り放題にしました。

ループ約半周で総乗り換えだったグローバル・トラム。6月10日以降は19時以降に乗車した場合、一乗車につき、下車しない限り有効としました。（夜間滞留者数が多い日は実施しませんでした）





資料：愛・地球博日々改善の記録

第５章
事例の収集･分析

（３）東京2020オリンピック･パラリンピック競技大会に関するデータ収集･分析

目 次

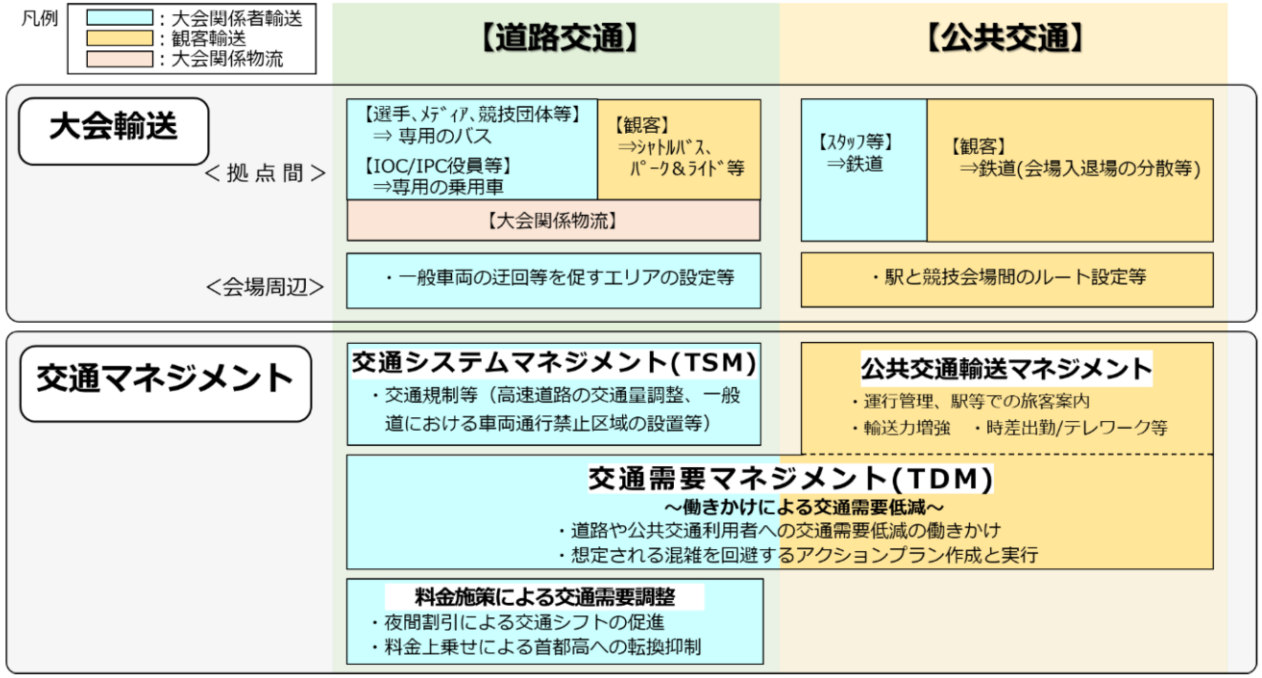
1. 東京オリンピックの事例（概要） 5-30
2. 東京オリンピックの事例（事前計画） 5-31
3. 東京オリンピックの事例（取り組み内容・結果） 5-45
4. 東京オリンピックの事例（提言） 5-70
5. 東京オリンピックの事例（立候補ファイルにおける輸送方針） 5-71

1.東京オリンピックの事例（概要）

◆大会概要

	オリンピック	パラリンピック
会期	令和３年７月23日（金）～ ８月８日（日）【17日間】	令和３年８月24日（火）～ ９月５日（日）【13日間】
競技数	33競技 （うち追加競技：野球・ソフトボール、空手、スケートボード、スポーツクライミング、サーフィン）	22競技 （うち新競技：バドミントン、テコンドー）
会場数	42会場 （都内24会場、都外18会場）	21会場 （都内15会場、都外６会場）
参加国数	205の国・地域及び難民選手団	161の国・地域及び難民選手団
参加人数	選手11,259人 （うち日本選手団583人）	選手4,403人 （うち日本選手団254人）
学校連携観戦	宮城、茨城、静岡の有観客会場で実施 （4,700人）	東京・埼玉・千葉で実施 （都内は約12,100人が観戦）

◆大会輸送と交通マネジメントの全体像



資料：東京2020大会の輸送の取組に関する報告書（2022年3月）

2.東京オリンピックの事例（事前計画）

◆輸送目標

組織委員会は、東京2020大会のステークホルダーに対して、その多様性及び持続可能性に配慮しつつ、安全、円滑かつ効率的で信頼性の高い輸送サービスを提供することを使命としている。

◆東京2020大会のステークホルダーに対し、移動時の新型コロナウイルスによる感染リスクの最小化を図り、安全・安心な大会を支える輸送サービスを提供する。
◆ステークホルダーの特徴やニーズを踏まえた質の高い輸送サービスを提供する。
◆大会に係る円滑な輸送の実現と、都市活動の安定の両立を図る。
◆障がい者等を含む全ての人々にとってのアクセスのしやすさ（以下、「アクセシビリティ」という。）の更なる向上を図る。
◆環境にやさしいオリンピック・パラリンピック競技大会の輸送を実現する。
◆将来社会に活きる輸送のレガシーを残す。

◆輸送戦略

輸送目標を達成するための輸送戦略は以下のとおりである。

◆オリンピック・ルート・ネットワーク（以下、「ORN」という。）及びパラリンピック・ルート・ネットワーク（以下、「PRN」という。）の設定等により、輸送環境を整えるとともに、鉄道をはじめとする高密度かつ信頼性の高い公共交通網を十分に活用することで、輸送システムの最適化を図る。
◆総合的かつ先進的な交通マネジメントを展開する。これにあたっては、交通需要マネジメント（TDM）に加え、道路交通インフラ等を最も効率的に活用するためのマネジメントを実施する。
◆交通マネジメントは、試行運用を行い、必要な調整や見直しを行うとともに、期間中も柔軟に対応する。
◆低公害・低燃費車両を活用し、環境負荷の低減を図る。
◆東京2020大会に向けて策定した「Tokyo2020 アクセシビリティ・ガイドライン」を踏まえ、バリアフリー等の更なる推進を図る。
◆大都市における交通マネジメントに関する知見を得て、レガシーとして継承するとともに、世界に向けて発信する。

※資料を引用の上、一部加工　資料：輸送運営計画V2（2021年2月）

2.東京オリンピックの事例（事前計画）

◆来場想定(ステークホルダーの人数(想定))

表 5.1　ステークホルダーの人数（想定）

ステークホルダー	人数（単位：人）	
	オリンピック	パラリンピック
選手及び NOC/NPC ・選手 ・チーム役員　等	20,800	8,600
IF ・技術役員 ・IF スタッフ　等	6,500	2,200
メディア ・OBS ・RHB ・新聞記者、フォトグラファー　等	28,500	9,500
オリンピックファミリー／パラリンピックファミリー ・IOC/IPC 関係者 ・NOC/NPC 及び IF の会長、専務理事 ・要人　等	5,300 ※	4,700 ※
マーケティングパートナー	7,100	3.700
大会スタッフ ・職員 ・大会ボランティア ・委託事業者 ・その他	158,000	106,000
観客（チケット保有者）	調整中	調整中

補足：人数は、現時点での想定値であり、今後変更される可能性がある
※　他のステークホルダーとの重複分を含む。

資料：輸送運営計画V2（2021年2月）

2.東京オリンピックの事例（事前計画）

◆観客等の輸送需要

a 想定輸送観客数

想定輸送観客数は輸送計画を検討するために、一定の前提条件・想定に基づいて算出したものであり、実際の観客数とは異なる。
例えば、１日に複数の競技チケットを購入した観客は複数人としてカウントされている。

b 大会スタッフ数

競技会場、非競技会場を含め、大会期間中は大会スタッフ（大会ボランティア含む）が活動を行う。公共交通の営業時間内における大会スタッフの移動は観客と同様、基本的に公共交通を利用して行う。

c 移動需要の想定

移動需要のボリューム、発生する時間帯や場所等を把握するために、需要想定を実施している。
観客需要は競技スケジュールおよび想定される観客数に基づき、一定の仮定をおいて想定をしている。
大会スタッフの需要については、組織委員会の人事部門(PEM)で想定している大会スタッフのシフト計画に基づき想定している。
この需要想定に基づき、列車や駅の混雑度合い等の想定、対応策の検討等を行っている。

d 観客輸送ルート設定の考え方

観客輸送ルートとは、観客やスタッフが大会期間中、競技会場と観客利用想定駅との間を通行するルートのことであり、距離等に応じて、徒歩及びバスによる輸送で対応することとなる。
なお、観客輸送ルートは、競技会場と観客利用想定駅との間の距離や道路状況等により、ルートが選定されることとなる。
観客輸送ルートについては、以下の５点を基本的な考え方として設定している。

- ◆歩く距離が過度に長くならないよう、会場から一定圏内にある鉄道駅を観客利用想定駅として選定することを基本とする。
- ◆入場と退場を同一駅とするなど、観客に分かりやすい経路の選定を基本とする。
- ◆信号機が設置され、適切な幅員のある歩道とするなど、観客に安全な経路の選定を基本とする。
- ◆入場ルートと退場ルートは分離することを基本とするとともに、生活動線に配慮する。
- ◆入場ルート・退場ルートともにアクセシブルルートと同じ経路であることを基本とする。

※資料を引用の上、一部加工　資料：輸送運営計画V2（2021年2月）

2.東京オリンピックの事例（事前計画）

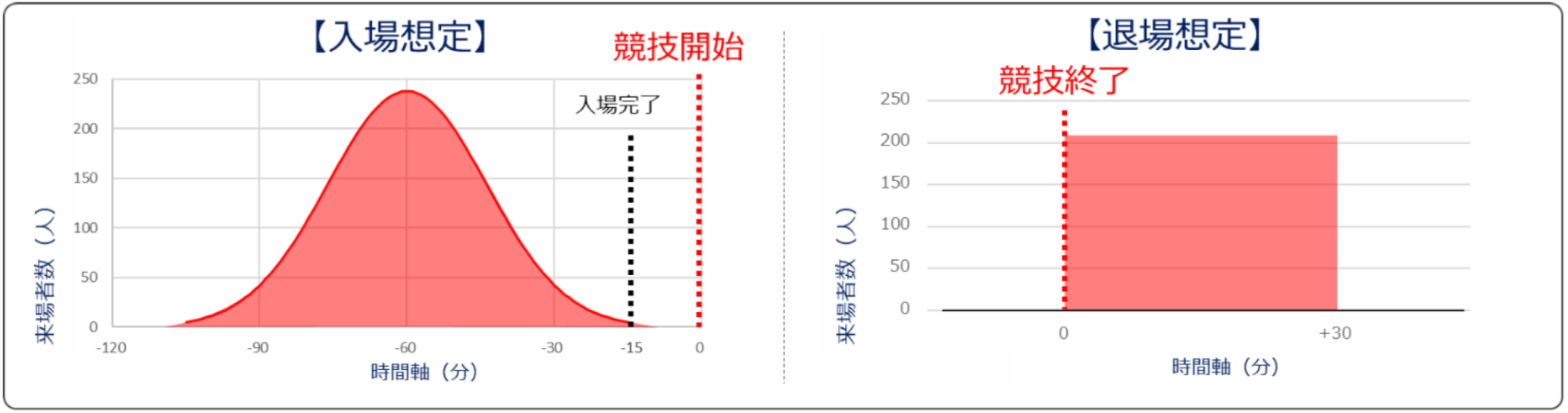
◆観客等の輸送需要

e 観客輸送ルートの容量検証

観客輸送ルート（ラストマイル）を通行する観客の想定人数を一定の仮定に基づいて算出し、歩行空間（通路の有効幅員等）を考慮して一定以上のサービスレベルを確保するようにラストマイルの設定をしている。
想定歩行者交通量算出にあたっての基本的な考え方は以下の通りである。

◆ 歩行する観客の想定人数：会場収容人数の８割と仮定　※ただし、スタジアムについては、９割と仮定
◆ 観客の入退場の時間分布
入場：競技開始前1時間をピークに90分間かけて正規分布的に入場
競技開始の15分前までにPSAに到着すると仮定
退場：競技終了後30分で全員が均一分布的に退場
※ただし、スタジアムについては、原則、入場は180分（競技開始の30分前までにPSA到着）、退場は60分と仮定

▼観客の入退場の時間分布



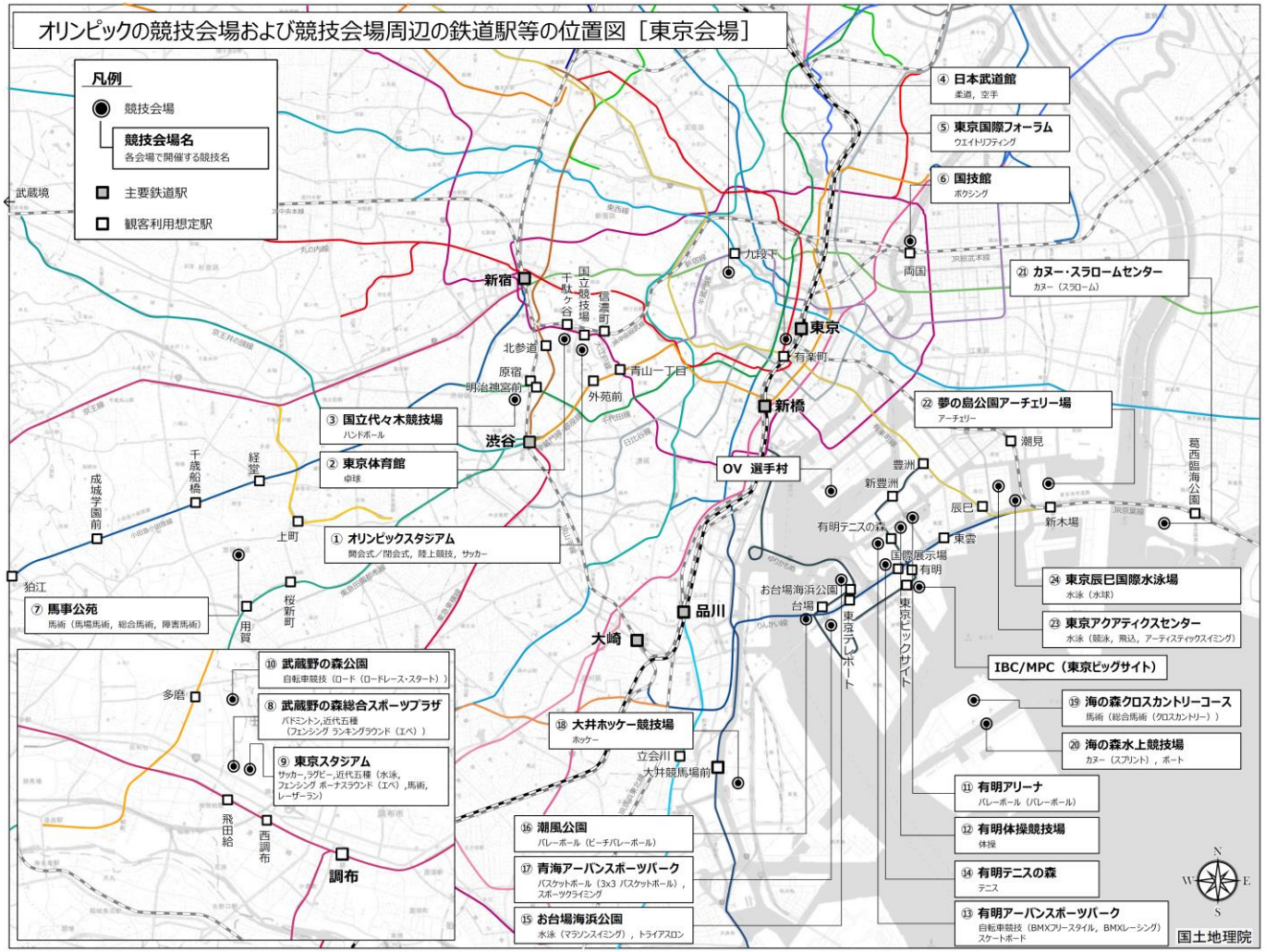
※資料を引用の上、一部加工　資料：輸送運営計画V2（2021年2月）

2.東京オリンピックの事例（事前計画）

◆東京圏における会場輸送

東京圏では、公共交通ネットワークが充実していることから、ほとんどの移動において鉄軌道の利用が想定されている。
会場からの徒歩圏内に鉄道駅がない、もしくは同鉄道駅のみでは、来場が想定される観客数に対応が困難な場合、近隣駅からのシャトルバスの運行により観客を円滑に輸送することを予定している。

▼都内会場における観客利用想定駅（主要鉄道駅を含む。）



会場	収容人（人）
オリンピックスタジアム	68,000
東京体育館	オリンピック ：7,000 パラリンピック：6,500
国立代々木競技場	10,200
日本武道館	11,000
東京国際フォーラム	5,000
国技館	7,300
馬事公苑	9,300
武蔵野の森総合スポーツプラザ	7,200
東京スタジアム	48,000
武蔵野の森公園	記載なし
有明アリーナ	15,000
有明体操競技場	12,000
有明アーバンスポーツパーク	5,000～7,000
有明テニスの森	オリンピック ：19,900 パラリンピック：19,400
お台場海浜公園	5,500
潮風公園	12,000
青海アーバンスポーツパーク	オリンピック ：7,100、8,400 パラリンピック：4,300
大井ホッケー競技場	15,000
海の森クロスカントリーコース	16,000
海の森水上競技場	オリンピック ：12,800、16,000 パラリンピック：12,800
カヌー・スラロームセンター	7,500
夢の島公園アーチェリー場	5,600
東京アクアティクスセンター	15,000
東京辰巳国際水泳場	4,700
幕張メッセ	オリンピック ：10,000、8,000 パラリンピック：10,000、7,000、5,500

※「輸送運営計画V2（2021年2月）」の各施設の収容人数より作成

資料：輸送運営計画V2（2021年2月）

2.東京オリンピックの事例（事前計画）

◆会場周辺の交通対策

1　広域対策

会場周辺への交通流入を抑制するため、広域の迂回路を設定して周知を図ると同時に、放射・環状線など主要幹線道路上の歩道橋等への横断幕設置や、交通情報板から情報発信を行い、広域的に車両の迂回を促す。



横断幕設置例



交通情報板表示例

2　会場周辺交通対策

①迂回エリア

競技会場や周辺の輸送関連施設（会場外シャトルバス乗降場、会場外関係者駐車場等）を取り囲む原則２車線以上の道路（歩車道が分離している道路を主とする）で囲まれた一定のエリアを設定し、（その境界をトラフィックペリメーターという）通過交通の進入を抑制する。迂回案内看板や必要に応じ交通誘導員等を配置し車両の迂回を促し、通過車両の進入を抑制する。

なお、エリア内居住者と事業者等に係る交通については、進入抑制の対象とはしない。

②通行規制エリア

会場の直近においては、車両通行禁止等の交通規制を行い、警備員等による誘導によって通過交通を制限する。

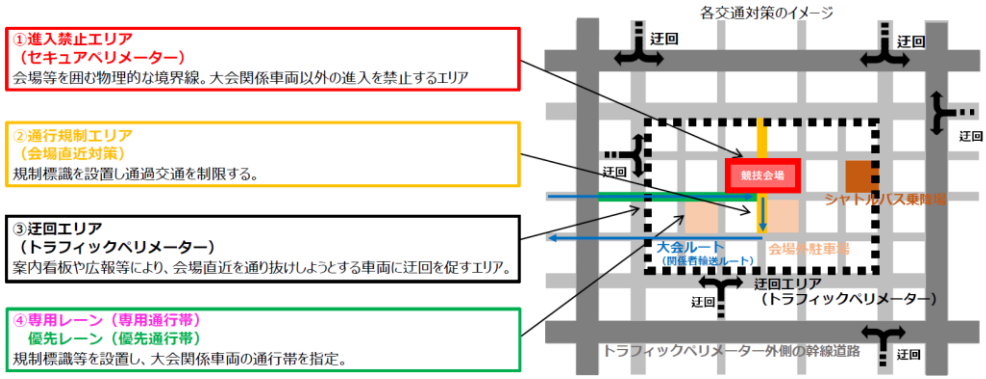
なお、居住者と区域内の事業者等に係る交通については進入抑制の対象としない（一部を除く）。

③専用レーン、優先レーン等

一部の会場を除き、会場周辺の大会ルートへの専用レーン・優先レーンの設定や駐車対策、信号調整等を周辺の交通環境を踏まえ実施する。

区　分	目　的	方　法	対　象　等
①進入禁止エリア （セキュアペリメーター）	競技会場等の設置	会場等を囲む物理的なフェンス等を設置	大会関係者以外の車両や歩行者、自転車は通行不可
②通行規制エリア （会場直近対策）	通過交通の規制	規制標識を設置し通過交通を制限	通過交通は通行不可※ 歩行者・自転車は原則、通行可
③迂回エリア （トラフィックペリメーター）	通過交通の抑制	案内看板や広報等により、会場直近を通り抜けしようとする車両の迂回を促す	通過交通は迂回※ 歩行者・自転車は原則、通行可
④専用レーン、優先レーン （専用通行帯、優先通行帯）	大会関係車両の定時性確保	規制標識等を設置し、大会関係車両の通行帯を指定	専用レーン：大会関係車両以外通行禁止 優先レーン：大会関係車両が通行していない場合は通行可

※居住者に加え業務や施設利用等その他所用のある車両などは原則、通行可



3　事前広報

組織委員会や関係機関のホームページや広報誌、チラシなど様々な媒体を活用して、各対策の内容について事前周知を図る。

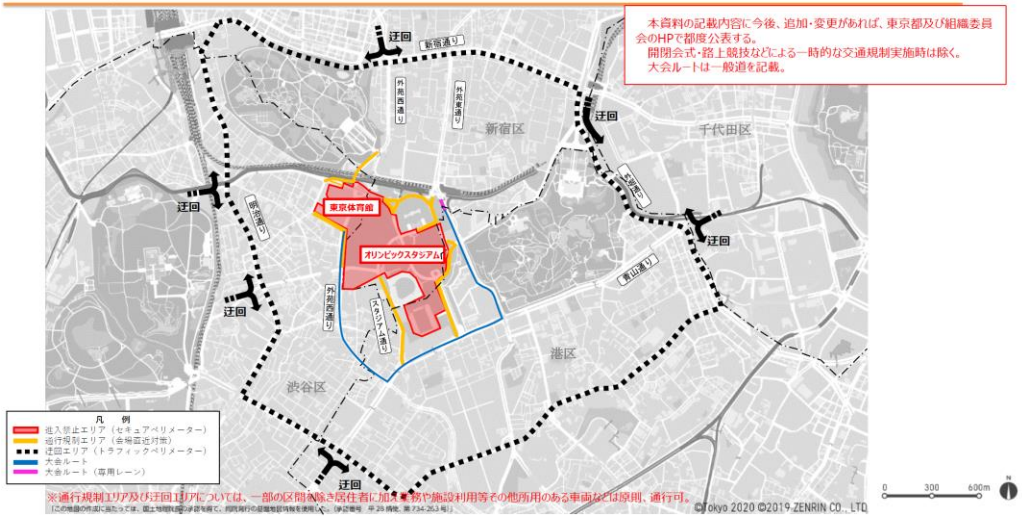
※資料を引用の上、一部加工　資料：輸送運営計画V2（2021年2月）

2.東京オリンピックの事例（事前計画）

◆会場周辺の交通対策

▼オリンピックスタジアム・東京体育館における対策例

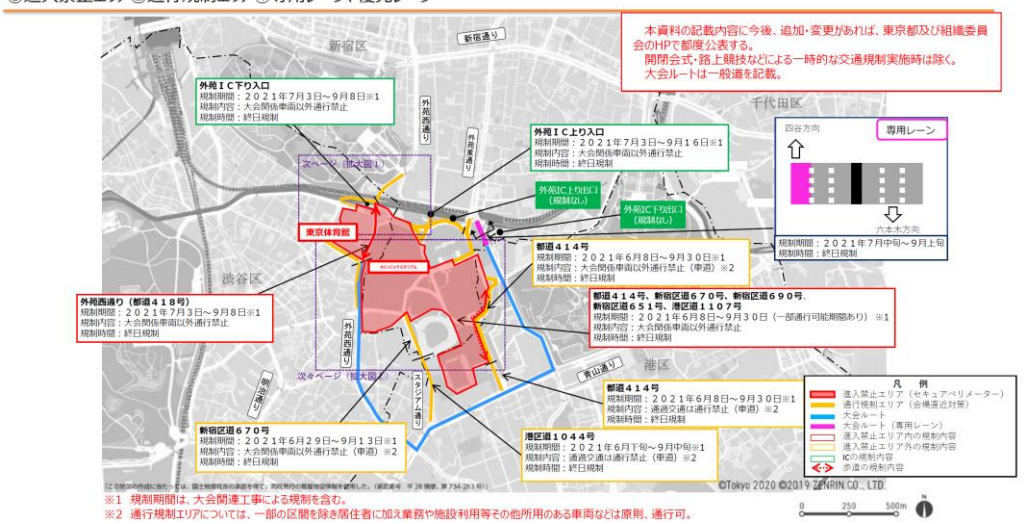
会場周辺交通対策図【オリンピックスタジアム・東京体育館】 【2020.12】
③迂回エリア（トラフィックペリメーター）



会場周辺交通対策図【オリンピックスタジアム・東京体育館】 【2020.12】
①進入禁止エリア②通行規制エリア



会場周辺交通対策図【オリンピックスタジアム・東京体育館】 【2020.12】
①進入禁止エリア②通行規制エリア④専用レーン、優先レーン



会場周辺交通対策図【オリンピックスタジアム・東京体育館】 【2020.12】
①進入禁止エリア②通行規制エリア



資料：輸送運営計画V2（2021年2月）

2.東京オリンピックの事例（事前計画）

◆交通マネジメント

1　交通マネジメントの必要性

大会期間中の7月から9月上旬は例年交通量が多い上に、大会関係車両等の利用が加わるため、何も対策を行わなかった場合、高速道路の渋滞は現況の2倍近くに、鉄道においても観客の利用等を要因として、会場周辺や近傍路線を中心に局所的な混雑の発生が想定される。

更に、物流車両や一般車両の増加も想定されるため、安全で円滑な大会輸送の実現と、物流を含めた都市活動の安定との両立のためには、市民や産業界の協力をいただきながら、道路交通及び公共交通において、多様な手法により必要な交通状況を実現する交通マネジメントの実施が不可欠である。

2 東京2020大会の輸送を安全・円滑に行うための基本的な考え方

a より良い交通状況下における大会輸送と都市活動の両立
b 交通需要マネジメント（Travel Demand Management（TDM））
c 道路の交通システムマネジメント（Traffic System Management（TSM））
d 公共交通輸送マネジメント
e 入念な準備と柔軟な対応
f レガシーの提起と継承

→ 公共交通（鉄道）の輸送力の確保、観客の需要分散・平準化、一般利用者の需要分散・抑制（TDM）を効果的に組み合わせ、安全で円滑な観客輸送を実現する。

3 大会期間中の実施目標

【道路交通】

道路交通では、競技の運営に必要な時間帯の混雑緩和に向け以下により良好な交通状況の実現を目指す。

・一般交通
　都心部（重点取組地区*1）について、大会前の交通量の30%減*2 を目指す。
　東京圏の広域（圏央道の内側）について、大会前の交通量の10%減*2 を目指す。

・首都高速道路における交通量の更なる減
　東京圏のオリンピック・ルート・ネットワーク（ORN）、パラリンピック・ルート・ネットワーク（PRN）の基幹をなす首都高速道路については、交通量を最大30%減*3とすることで、休日並みの良好な交通状況を目指す。

【公共交通（鉄道）】

公共交通（鉄道）は、局所的な混雑への対応などにより、現状と同程度の安全で円滑な運行状況を目指す。

＊1「競技会場が集中」「道路・鉄道の混雑箇所を通過する交通が多い」16地区
＊2 混雑時以外への時間変更や混雑箇所以外へのルート変更を含む
＊3 大会関係車両及びその他需要増を考慮し、大会同時期最大交通量を休日平均並みにするには約30%減が必要

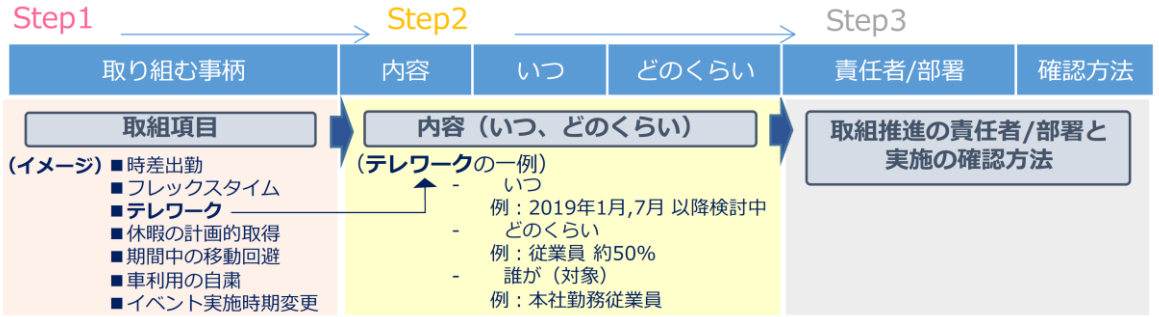
※資料を引用の上、一部加工　資料：輸送運営計画V2（2021年2月）

2.東京オリンピックの事例（事前計画）

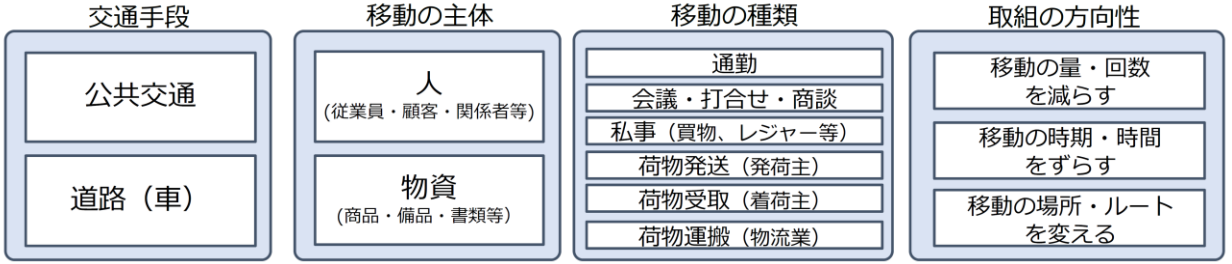
◆TDM

交通需要の低減に向けて、多くの企業や個人に働きかける。実施概要と結果は後述。

▼アクションプラン作成の手順



▼企業活動に伴う移動の種類と取組の方向性



▼取組例



※資料を引用の上、一部加工　資料：輸送運営計画V2（2019年12月）

2.東京オリンピックの事例（事前計画）

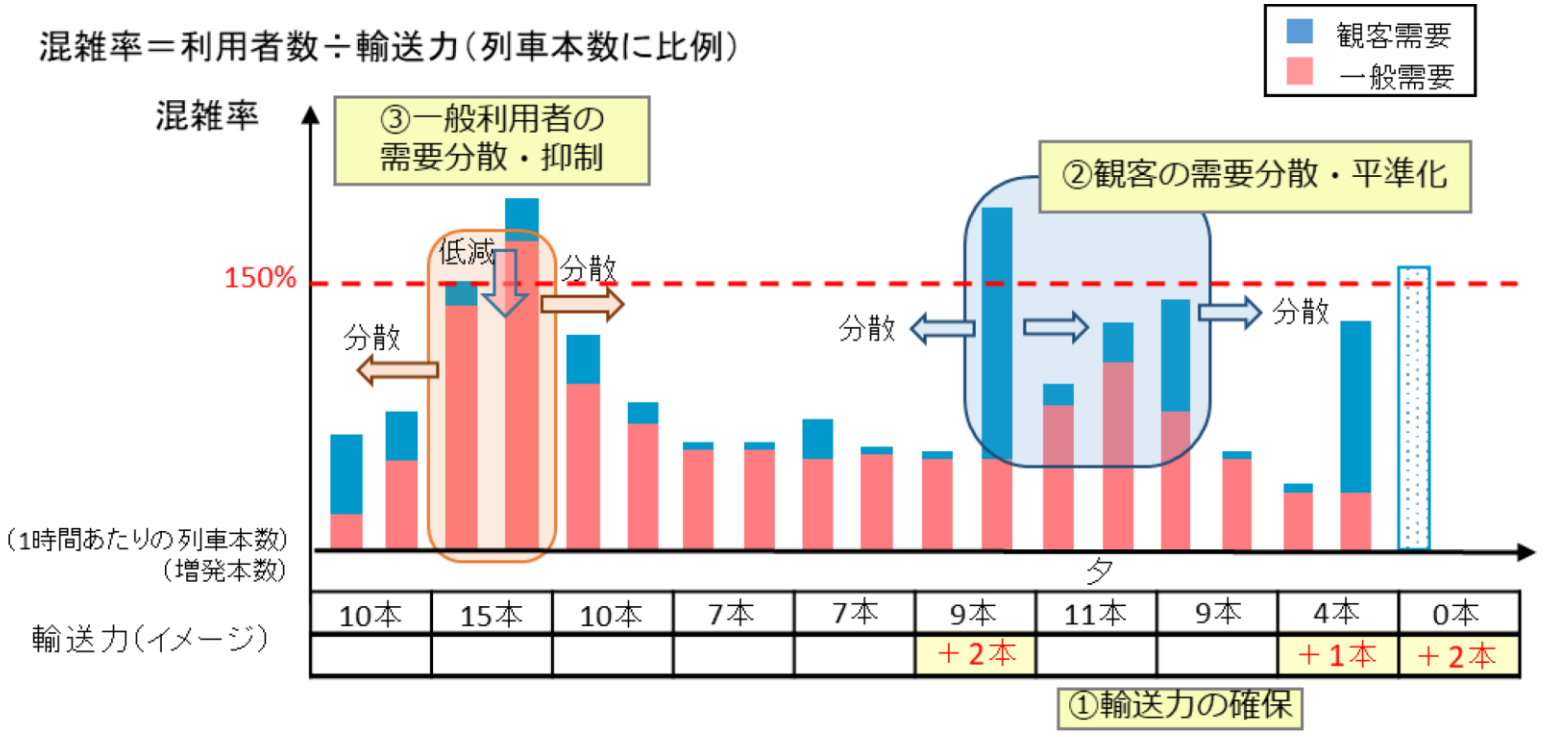
◆公共交通輸送マネジメント

a 公共交通輸送マネジメントの考え方

「①輸送力の確保」「②観客の需要分散・平準化」「③一般利用者の需要分散・抑制」の３つの施策を効果的に組み合わせ、安全・円滑な観客輸送を実現する。

◆①輸送力の確保：混雑の激しい区間・時間帯を中心に、できる限りの増発等による輸送力の増強を図る。
◆②観客の需要分散・平準化：早期入場の呼びかけやラストマイルや会場等における誘導などのオペレーションも含めた検討、準備を行う。
◆③一般利用者の需要分散・抑制：企業や市民への働きかけや重点取組地区における集中的な働きかけ等により、交通需要の低減や分散を図る。

▼３つの施策の組合せイメージ



※資料を引用の上、一部加工　資料：輸送運営計画V2（2021年2月）

◆公共交通輸送マネジメント

b 公共交通輸送マネジメントの実施方針

①平日朝のピーク時間帯

- ◆１日を通じて最も需要の大きい時間帯であり、各路線において輸送力が最大に近い状態で運用されているため、輸送力増強の余地が少ない。
- ◆この時間帯は、観客に比べ一般利用者が多いことから、一般利用者、特に朝の通勤需要をターゲットとした需要分散・抑制（TDM）の取組が重要な時間帯である。
- ◆特に、混雑の激しい駅や路線等※については混雑情報の積極的な情報発信等により、引き続き重点取組地区等における取組を推進する。
- ◆鉄道利用者の多い時間帯であることから、観客に対しても混雑状況に関する情報発信、朝のピーク時間帯を避けた来場の呼びかけ、混雑した電車に乗る際の注意事項の発信などを実施し、需要の分散および混雑の緩和を図る。
- ◆観客の集中や時差通勤の影響により混雑が激しくなる区間等については、輸送力確保についても調整していく。

▼朝の通勤需要をターゲットとしたTDMの取組

一般利用者の需要分散･抑制	取組の目安（平日朝ピーク１時間）
首都圏	朝の都心方向に向かう通勤需要を中心に鉄道利用者の**１割程度**の低減を目指し、行動変容を働きかけ
重点取組地区のうち混雑の激しい駅や路線※	観客が集中する日時等は、混雑の激しい駅や路線※を利用する鉄道利用者の**３割程度**の低減を目指し、行動変容を働きかけ

※　特に混雑の激しい駅や路線
（詳細は大会輸送影響度マップを参照）
・観客利用想定駅や競技会場近傍路線への乗換駅等
・普段から混雑している路線や朝ラッシュ時間帯に観客需要が多く発生する路線等



図 14.31　大会輸送影響度マップ
（7 月 30 日、朝 8 時～9 時）

※資料を引用の上、一部加工　資料：輸送運営計画V2（2021年2月）

2.東京オリンピックの事例（事前計画）

◆公共交通輸送マネジメント

b 公共交通輸送マネジメントの実施方針

②昼時間帯などその他の時間帯

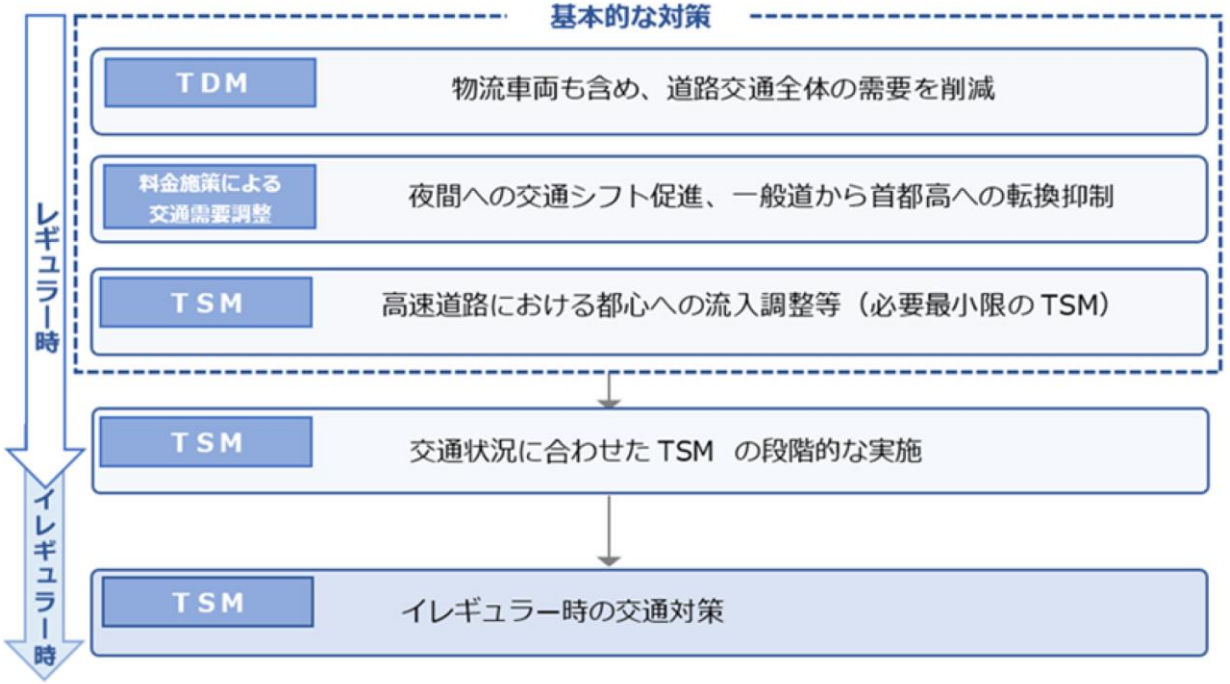
◆輸送力の増強等により大部分の混雑は解消されるものの、会場近傍など局所的な混雑が残る一部の区間においては、会場ごとに観客の需要分散・平準化について更なる取組を推進する。

③３つの施策の効果を更に高めるため、効果的な情報発信を併せて行っていく。

◆道路の交通マネジメント

TDMを基本としながら、大会期間中の交通量の増加等も想定されることから、それに対応する料金施策による交通需要調整や、都市活動への影響、イレギュラー時の対応も考慮したTSMを組み合わせた運用が重要である。

▼道路の交通マネジメント運用の考え方



※資料を引用の上、一部加工　資料：輸送運営計画V2（2021年2月）

◆大会関係者輸送及び観客シャトルバス車両の調達等

1 大会関係者輸送バス車両

大会関係者に輸送サービスを提供するためのバス車両は、安全かつ円滑な運行を確保するため、各都道府県バス協会に加盟する事業者であることを条件とし、運転手と合わせて調達する。

大会関係者の輸送に使用するバス車両は、観光バスタイプ、路線バスタイプ、ミニバスタイプの３種類を予定している。

観光バスタイプ：主に選手やメディアを輸送する車両として検討。

路線バスタイプ：低床式であるため乗降が比較的容易であり、主にパラリンピックでの活用を検討。

ミニバスタイプ：幅員の狭い道路を走行する際の有効な手段として、観光バスタイプを補完する位置付けでの使用を想定。

バスの車両台数については、過去大会の状況等を踏まえ、１日当たり最大で2,000台必要であると想定してきたが、今後精査していく。

2 観客シャトルバス車両

観客の輸送は、鉄道等の公共交通機関を利用して輸送することを原則とするが、競技会場までの徒歩圏内に鉄道等の公共交通機関が無い場合や、最寄りの鉄道駅だけでは、輸送力が不足する場合は、近隣の鉄道駅などから観客シャトルバスを運行する。

観客シャトルバスの車両は、安全かつ円滑な運行を確保するため、各都道府県バス協会に加盟する事業者であることを条件とし、運転手と合わせて調達する。

東京2020大会では、観客シャトルバスを15会場で運行する。そのうち、宮城スタジアム、福島あづま球場、茨城カシマスタジアム、埼玉スタジアム2002、霞ヶ関カンツリー倶楽部、陸上自衛隊朝霞訓練場、釣ヶ崎海岸サーフィンビーチ、伊豆ベロドローム、伊豆マウンテンバイクコース、富士スピードウェイの10会場については、組織委員会が、旅行会社と業務委託契約を締結し、契約後は速やかに旅行会社がバス会社からバスを調達し、バスを運行する。

また、札幌ドーム、東京スタジアム、海の森水上競技場、海の森クロスカントリーコース、馬事公苑の5会場は、地元バス事業者が既存路線による増便対応などによりバスを運行する。

観客シャトルバスに使用する車両は、路線バスタイプ、観光バスタイプの２種類を予定している。

路線バスタイプ：

乗車定員が多いため、比較的短距離の輸送を中心に使用するほか、乗降口が2か所あり、低床式であるため、観光バスタイプに比べて乗降が容易であり、更には車いすを固定することが可能であることから、アクセシビリティに配慮が必要な観客の輸送も含めた使用を検討している。

観光バスタイプ：

長時間の移動を要する場合、また経路上で高速道路を経由するルートでの輸送を中心に使用することを検討している。

バスの必要車両台数については、2020年10月時点での試算で、１日当たり最大で1,100台と想定しているが、今後も車両・ドライバーの確保見込みなどを踏まえながら、精査していく。

※資料を引用の上、一部加工　資料：輸送運営計画V2（2021年2月）

2.東京オリンピックの事例（事前計画）

◆サービスレベルの設定

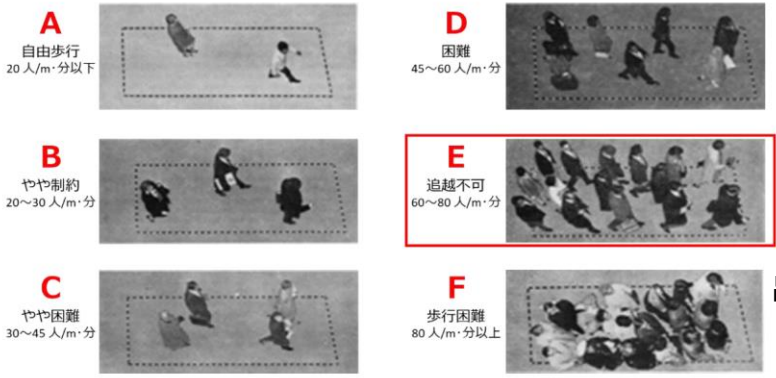
観客輸送ルート全体のサービスレベルは下記を目標としている。また、会場内ではサービスレベルC以上の確保を目標としている。

▼観客輸送ルート全体のサービスレベル



J.J.フルーインのサービスレベル		鉄道	ラストマイル 移動 (/分・m)	ラストマイル 階段 (/分・m)	SCP～PSA 滞留空間 (/人)	PSA	会場内 滞留空間 (/人)	会場内 移動 (/分・m)	会場内 階段 (/分・m)	ラストマイル 移動 (/分・m)	ラストマイル 階段 (/分・m)	鉄道
A	理論値	目標値：**混雑率150%以下**	～20人	～15人	1.3㎡～	1レーン：305人/時間 **5人/分**	1.3㎡～	～20人	～15人	～20人	～15人	目標値：**混雑率150%以下**
	下限値		20人	15人	1.3㎡		1.3㎡	20人	15人	20人	15人	
B	理論値		20～30人	15～20人	1.0～1.3㎡		1.0～1.3㎡	20～30人	15～20人	20～30人	15～20人	
	下限値		30人	20人	1.0㎡		1.0㎡	30人	20人	30人	20人	
C	理論値		30～45人	20～30人	0.7～1.0㎡		0.7～1.0㎡	30～45人	20～30人	30～45人	20～30人	
	下限値		45人	30人	**0.7㎡**		**0.7㎡**	**45人**	**30人**	45人	30人	
D	理論値		45～60人	30～40人	0.3~0.7㎡		0.3~0.7㎡	45～60人	30～40人	45～60人	30～40人	
	下限値		60人	40人	0.3㎡		0.3㎡	60人	40人	60人	40人	
E	理論値		60～80人	40～55人	0.2～0.3㎡		0.2～0.3㎡	60～80人	40～55人	60～80人	40～55人	
	下限値		**80人**	**55人**	0.2㎡		0.2㎡	80人	55人	**80人**	**55人**	

▼サービスレベルのイメージ



（J.J.フルーイン著「歩行者の空間」鹿島出版会1974年75頁を基に作成）

※資料を引用の上、一部加工　資料：輸送運営計画V2（2021年2月）

3.東京オリンピックの事例（取り組み内容・結果）

◆想定された課題

大会期間中、何も対策を行わなかった場合には、高速道路の渋滞は現況の2倍近くに、鉄道でも局所的な混雑の発生が予想された。
大会関係者及び観客の安全で円滑な輸送と、物流を含めた都市活動の維持との両立を図るため、多様な手法により交通マネジメントに取り組んだ。

なお、過去の大会では、専用レーン設定などによる交通規制を中心として運用されてきたが、東京の都心部の高速道路は、ジャンクション等での分合流が多く、複雑に入り組んでいることから、一般車両や大会関係者車両への影響が大きくなるため、全面的に専用レーンを設定する運用は困難であった。
このため、東京2020大会では、交通需要マネジメントを中心とした運用を行った。

◆実施目標

①道路交通

道路交通では、競技の運営に係る時間帯の混雑緩和に向け良好な交通状況の実現を目指した。

- 一般交通

  都心部（重点取組地区※1）について、大会前の交通量の **30%減**※2

  東京圏の広域（圏央道の内側）について、大会前の交通量の **10%減**※2

- 首都高速道路

  東京圏のオリンピック・ルート・ネットワーク（ORN）及びパラリンピック・ルート・ネットワーク（PRN）の基幹をなす首都高速道路については、交通量を**最大 30%減**※2 とすることで、休日並みの良好な交通状況を目指す。（TDM、料金施策による交通需要調整等により実現）

②公共交通

公共交通（鉄道）は、局所的な混雑への対応等により、現状と同程度の安全で円滑な運行状況を目指すこととし、「①輸送力の確保」、「②観客の需要分散・平準化」、「③一般利用者の需要分散・抑制」の3つの施策を効果的に組み合わせ、安全・円滑な観客輸送を実現することとした。

※資料を引用の上、一部加工　資料：東京2020大会の輸送の取組に関する報告書（2022年3月）

3.東京オリンピックの事例（取り組み内容・結果）

◆想定された課題への対応策：2019年夏の試行

2019年夏に、大会本番並みの目標を掲げ、交通混雑緩和に向けた取組の総合的なテストを実施した。

（１）実施概要

TDMに関する試行：2019年7月22日（月）～9月6日（金）
TSMに関する試行：2019年7月24日（水）、7月26日（金）

①TDMに関する試行
右記の表に示す。

②TSMに関する試行
試行期間中は、本線料金所での流入調整（11箇所）、入口閉鎖（4箇所）を終日実施した。
また、交通状況に応じ、終日閉鎖の入口4箇所に加え、入口閉鎖を最大同時35箇所で、本線車線規制を最大2箇所で実施した。

▼TDMに関する試行・働きかけ内容

働きかけの手段	内容
①メールマガジン	・2020ＴＤＭ推進プロジェクトの登録企業（約1,600社・事業所：6/14現在）に定期的にメルマガを配信
②説明会	・全体説明会、地区別説明会、出張説明会（要請に応じて実施：東商支部や各協会等）
③PRチラシ 試行前アンケート票	・経済団体・業界団体を通じ、企業に配布 ・重点取組16地区でのポスティング
④イベント	・スムーズビズキックオフイベント（５／２９） ・テレワーク・デイズ2019＆スムーズビズ推進期間プレイベント（７／１）
⑤広報 （動画、ポスター等）	・動画 トレインビジョン、ＴＶＣＭ、デジタルサイネージ（主要ターミナル駅）等 ・ポスター 2020ＴＤＭ推進プロジェクト協力者、国、自治体、首都高、鉄道事業者等に配布 ・電車中吊り広告

（２）試行の実施結果・得られた知見

①更なる交通量の低減と追加対策の実施が必要
②大企業では1社あたりの取組人数の増加、中小企業では取組企業の拡大が必要
③物流に関する取組加速が必要

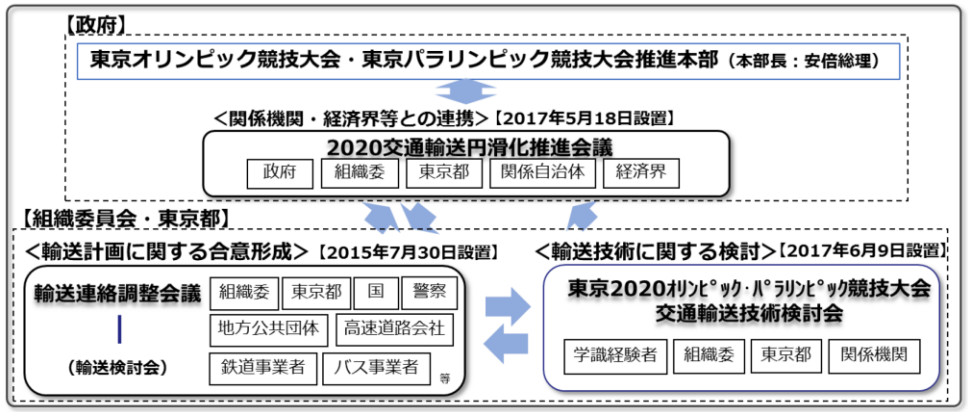
◆新型コロナウイルス感染症の影響

道路交通では、緊急事態宣言中に、交通量が対前年比で約３割減の水準となったが、その後は、おおむね例年並みに回復する傾向にあり、最大の日交通量は例年と同程度を観測している。
公共交通でも、コロナ禍前と比較して、最大７割減の状況もあったが、その後は、２、３割減の水準となり、今後の需要回復等も想定しておく必要があった。
また、大会延期や簡素化等により、交通対策を検討する上での前提に大きな変更はなかった。
こうしたことから、道路・鉄道とも例年規模の需要がある場合にも対応することを考えて、交通マネジメントを展開する必要があった。
このため、道路交通と公共交通の交通マネジメントにおいて、TDMやTSMを中心とする対策を行うという考え方は、これまでと同様とした。

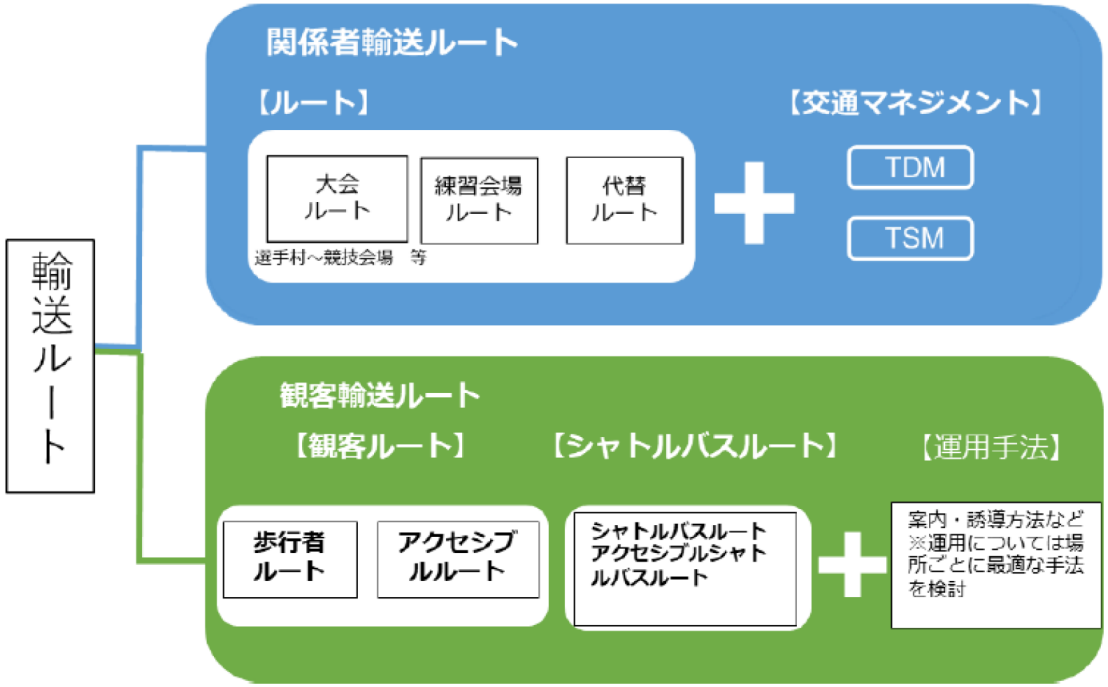
※資料を引用の上、一部加工　資料：東京2020大会の輸送の取組に関する報告書（2022年3月）

3.東京オリンピックの事例（取り組み内容・結果）

◆輸送の推進体制



◆輸送ルートの概略



【基本的な考え方】

・安全性、定時性を考慮し、信号交差点がなく一般道に比べ事故率も低い高速道路を主として設定する。
・一般道においては、交通容量の大きい４車線以上の道路を優先して選定する。
・最寄りとなる高速道路出入口から競技会場までを最短距離で結ぶ経路を設定する。

・歩く距離が過度に長くならないよう、会場から一定圏内にある鉄道駅を観客利用想定駅として選定することを基本とする。
・入場と退場を同一駅とする等、観客に分かりやすい経路の選定を基本とする。
・信号機が設置され、適切な幅員のある歩道とする等、観客に安全な経路の選定を基本とする。
・入場ルートと退場ルートは分離することを基本とするとともに、生活動線に配慮する。
・入場ルート・退場ルートともにアクセシブルルートと同じ経路であることを基本とする。

その上で、観客輸送ルート（ラストマイル）を通行する観客の想定人数を算出し、歩行空間（通路の有効幅員等）を考慮して一定以上のサービスレベルを確保するようにラストマイルの設定を行った。

※資料を引用の上、一部加工　資料：東京2020大会の輸送の取組に関する報告書（2022年3月）

3.東京オリンピックの事例（取り組み内容・結果）

◆観客輸送：アクセシビリティ対応

東京2020大会においては、障がいの有無に関わらず、すべての人々にとってアクセシブルでインクルーシブな大会となるよう、様々な取組を推進した。組織委員会は、国、東京都、関係地方公共団体、障がい者団体等の参画を得て「Tokyo2020 アクセシビリティ・ガイドライン」を策定した。

（1）鉄道のアクセシビリティ対応

ガイドラインを踏まえ、鉄道駅でのハード整備を進めるとともに、ハード整備が難しい場合はソフト的対応（人的サポート等）により、ガイドラインを踏まえたサービス水準を確保することで鉄道のアクセシビリティ対応を行った。

（2）ラストマイルのアクセシビリティ対応

当事者団体と現地調査や意見交換を行い、いただいた意見やガイドラインを踏まえ、恒常的整備が可能な箇所については道路管理者等へ働きかけ整備を推進するとともに、恒常的整備が不可となる箇所は仮設整備や人的対応（ソフト対応）を計画しアクセシビリティ対応を行った。

◆観客輸送：鉄道輸送

（1）大会時ダイヤの調整

公共交通輸送マネジメントの考え方は、「①輸送力の確保」「②観客の需要分散・平準化」「③一般利用者の需要分散・抑制」の3つの施策を効果的に組み合わせ、安全・円滑な観客輸送を実現する、としている。「①輸送力の確保」では、混雑の激しい区間・時間帯を中心に、できる限りの増発等による輸送力の増強を図るため、日中の増発や深夜輸送等、大会時ダイヤについて鉄道事業者と調整した。

（2）駅運用に関する調整

駅での案内・誘導等を円滑に行うため、鉄道事業者に対し、需要データの提供を行い、人の配置などの駅の運用について、検討を依頼した。その結果やラストマイルや会場内の検討状況を踏まえ、観客の流動を１つの流れととらえ、課題共有・運用調整を行うSLV会議（S：Station，L:Lastmile，V:venue）を都内全会場で実施し、観客の案内・誘導に関する準備を整えた。

（3）ゆりかもめに関する地元住民の誘導

大会期間を通して、ゆりかもめを利用する地域住民等の日常生活への影響が大きいため、日常利用者への影響を最小化し、安全で円滑な旅客誘導を確保する対策を検討・準備した。なお、無観客化決定により、実施をとりやめた。

（4）ICカードの利用促進等に向けた広報

駅改札での混乱を防止し、円滑な駅利用を図るため、交通系ICカードの利用促進として、観客ガイドへの記載やチケット販売代理店への周知等、観客への情報発信や空港でのチラシ配布等の周知を検討・調整した。

※資料を引用の上、一部加工　資料：東京2020大会の輸送の取組に関する報告書（2022年3月）

3.東京オリンピックの事例（取り組み内容・結果）

◆観客輸送：シャトルバス輸送

会場からの徒歩圏内に鉄道駅がない、もしくは同鉄道駅のみでは、来場が想定される観客数に対応が困難な場合、近隣駅からのシャトルバス運行を行い、観客を輸送するものである。

都内会場におけるシャトルバス運行会場は、海の森水上競技場・海の森クロスカントリーコース、東京スタジアム及び馬事公苑である。

なお、無観客化決定により、実施をとりやめた。

シャトルバス調整にあたっては、「乗合運行」という特性を踏まえ、発着拠点の整備等、各バス事業者が円滑に運行出来る環境を整備するとともに、関係者輸送ルートと交錯がないように配慮する等、交通管理者や道路管理者、地元区市等と円滑に調整を進めた。

◆観客輸送：アクセシブルシャトル

主に車いす使用者等のアクセシビリティに配慮が必要な観客を対象に、タクシー（UDタクシーや福祉タクシー等）やバス車両を用いて行う輸送サービスである。歩行ルート上に課題（距離・勾配・段差・幅員等）がある会場、アクセシブルルートにおいてエレベーターが一定以上の混雑が見込まれる会場を対象に実施することとした。また、利用にあたっては「事前予約制」とした。

なお、無観客化決定により、実施をとりやめた。

◆観客輸送：舟運

海の森水上競技場については、最寄りに鉄道駅がないため、バスで観客を輸送するとともに、会場隣接地に整備された海の森公園の船着場を活用し、舟運による観客輸送を行うこととした。また、利用にあたっては、「事前予約制」で実施することとした。

なお、無観客化決定により、実施をとりやめた。

◆ラストマイルにおける広報

競技会場周辺に住む方や勤務する方へ、大会時の観客の移動想定時間等をお知らせし、混雑時間を避けた外出等の参考にしていただくものとして作成した。

＜周知内容＞利用想定駅、観客の通行するルート（ラストマイル）、観客の移動想定時間等
＜配布対象＞①ラストマイル沿道の住民、事業所（全戸・全事業所配布）
②利用想定駅に配架
③公共施設に配架
＜配布時期＞大会開始１ヶ月前に配布する予定であったが、観客数が決まらなかったため
７月中旬の配布開始に見直し

※資料を引用の上、一部加工　資料：東京2020大会の輸送の取組に関する報告書（2022年3月）

3.東京オリンピックの事例（取り組み内容・結果）

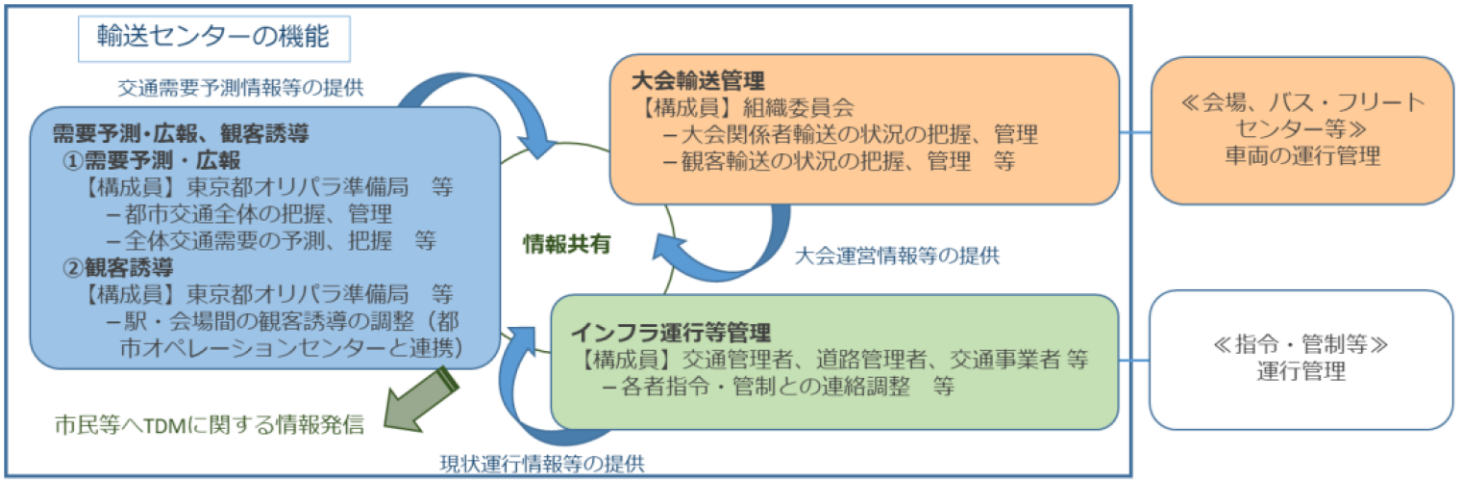
◆輸送センターの（TROC）運用

輸送センター（以下、TROC）は、大会関係者や観客・大会スタッフの安全で円滑な輸送の実現に向けて、総合調整の役割のために設置された。

インフラの各管理者や事業者が整った管理体制の特徴を活かした構成とするため、以下の3つの機能による構成とした。

①需要予測・広報、観客誘導
②大会輸送管理
③インフラ運行等管理

▼輸送センターの機能



◆TDM

東京2020大会の開催に当たっては、大会関係者や観客の輸送を円滑に実施するとともに、物流を含めた都市活動の安定を図り、経済活動を維持する必要があった。そのため、交通需要の抑制、分散、平準化が重要であり、人の流れとモノの流れの行動の変化を促す交通需要マネジメント（TDM）の取組を行った。

大会の成功に向け、経済界や業界団体等及び東京都、国、組織委員会等の多様な主体が一体となり、「2020TDM推進プロジェクト」を立ち上げた。2020TDM推進プロジェクトを通じて、更なるテレワーク、時差出勤、物流の効率化等の導入と定着を図る取組を進めた。

また、モノの流れに対するTDM（物流TDM）の促進については、荷主から配送業者まで一体となったサプライチェーン全体での取組が不可欠であるが、中小企業や個人事業主等への周知に課題があることから、中小企業や個人事業主を対象に物流TDMの周知に特化した「2020物流TDM実行協議会」を設立した。

※資料を引用の上、一部加工　資料：東京2020大会の輸送の取組に関する報告書（2022年3月）

3.東京オリンピックの事例（取り組み内容・結果）

◆TDM：2020TDM推進プロジェクト

（1）TDMの全体概要

2020TDM推進プロジェクトでは、以下の取組が行われ、2021年9月5日時点（受付終了）で、910団体、52,202社・事業所と、多くの団体・企業がTDMに協力した。

- ◆ TDM推進に向けた企業向け説明会やセミナーの実施
- ◆ ホームページ（HP）による大会輸送等に関する情報発信
- ◆ 東京2020大会に向けた取組みへの賛同者としてHPに協力者（団体）名・参加企業名を掲載
- ◆ 大会時の取組に向けた個別コンサルティングの実施
- ◆ TDM推進に向けた大会関連情報に関するメールマガジンの配信
- ◆ 大会輸送影響度マップや、大会時の遅延等を想定した所要時間・経路探索システム等の提供
- ◆ 2020アクションプランの作成支援（2020アクションプラン簡易作成ツール、TDMハンドブックの提供）
- ◆ 団体・企業の取組（2020アクションプラン）のHPの掲載
- ◆ 物流及び人流に係るご協力のお願い文書の発出
- ◆ リアルタイムの混雑状況及び翌日の混雑予報の発信

（2）企業向け説明会

東京2020大会時の交通状況についての理解や混雑回避に向けた準備を促すため、主に東京圏、圏央道の内側エリアの企業等を対象に、企業及び業界団体向け説明会を600回実施した。

説明会では、大会時の交通の見通しや交通対策等、大会輸送に関する最新情報について説明するとともに、テレワークや物流対策に関する助成金等の支援策について情報提供をした。

業界団体等向け説明会では、企業向け説明会の内容に加え、各業界団体の要望に応じた説明を行った。例えば、物流業界では、荷主となる業種（製造、小売・卸）や事業者等で構成される業界団体が主催する説明会や研修会に参加し、サプライチェーン全体で取り組んでいただきたい事柄等も説明した。

（3）2020TDMセミナー

セミナーでは、物流の効率化やマーケティング、テレワークに関する企業の取組等、コロナ禍にも役立つテーマを取り上げた。

なお、感染症対策としてオンライン開催とし、後日ホームページにも配信動画を掲載した。

（4）個別コンサルティング

企業等にTDMの取組を実施していただくため、各社の事情や課題に応じた具体的なアドバイスを行う個別コンサルティングを3,800回実施した。個別コンサルティングでは、「大会輸送影響度マップ」や、「大会時の遅延等を想定した所要時間・経路探索システム」を用いて、大会時の従業員の通勤への影響や、取引先への配送の影響等について説明し、移動経路や時間に関するアドバイスをするとともに、取組内容についても提案した。

3.東京オリンピックの事例（取り組み内容・結果）

◆TDM：2020TDM推進プロジェクト

（5）大会輸送影響度マップと経路探索システム

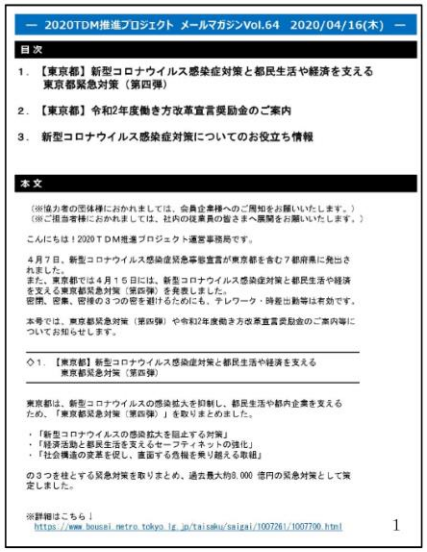
企業等が大会期間中の混雑回避に向けた準備をするため、大会時に交通対策を何も実施しない場合、どのような交通状況になるかということを示した「大会輸送影響度マップ」や、任意の出発地・目的地と時間帯を指定すると、大会時に交通規制が行われた状況下で、通常時に比べて、どれくらい所要時間を要するかがわかる「所要時間・経路探索システム」を提供した。こうしたツールを用いて、大会が及ぼす企業活動への影響を最小限に抑える検討に活用いただいた。

（6）メールマガジン

2018年10月から2020TDM推進プロジェクト協力団体・参加企業に向けて随時メールマガジンの配信を150回行った。

大会前は大会輸送に関する最新情報等が発表される度に配信を行った。大会期間中は土日を含めて毎日、明日の混雑予報や交通規制に関する情報を配信した。

▼メールマガジン配信例



— 2020TDM推進プロジェクト メールマガジンVol.64　2020/04/16(木) —

目次

1. 【東京都】新型コロナウイルス感染症対策と都民生活や経済を支える東京都緊急対策（第四弾）
2. 【東京都】令和2年度働き方改革宣言奨励金のご案内
3. 新型コロナウイルス感染症対策についてのお役立ち情報

本文

（※協力者の団体様におかれましては、会員企業様へのご周知をお願いいたします。）
（※ご担当者様におかれましては、社内の従業員の皆さまへ展開をお願いいたします。）

こんにちは！2020ＴＤＭ推進プロジェクト運営事務局です。

４月７日、新型コロナウイルス感染症緊急事態宣言が東京都を含む７都府県に発出されました。
また、東京都では４月１５日には、新型コロナウイルス感染症対策と都民生活や経済を支える東京都緊急対策（第四弾）を発表しました。
密閉、密集、密接の３つの密を避けるためにも、テレワーク・時差出勤等は有効です。

本号では、東京都緊急対策（第四弾）や令和2年度働き方改革宣言奨励金のご案内等についてお知らせします。

◇1．【東京都】新型コロナウイルス感染症対策と都民生活や経済を支える東京都緊急対策（第四弾）

東京都は、新型コロナウイルスの感染拡大を抑制し、都民生活や都内企業を支えるため、「東京都緊急対策（第四弾）」を取りまとめました。

・「新型コロナウイルスの感染拡大を阻止する対策」
・「経済活動と都民生活を支えるセーフティネットの強化」
・「社会構造の変革を促し、直面する危機を乗り越える取組」

の３つを柱とする緊急対策を取りまとめ、過去最大約8.000 億円の緊急対策として策定しました。

※詳細はこちら↓
https://www.bousai.metro.tokyo.lg.jp/taisaku/saigai/1007261/1007700.html

1

◇2．【東京都】令和2年度働き方改革宣言奨励金のご案内

東京都は、「スムーズビズ」の一環として、都内企業の働き方改革の気運を高めていくため、「TOKYO働き方改革宣言企業」制度を設け、宣言を行う企業を募集しています。この度、宣言を行うための取組を後押しする「働き方改革宣言奨励金」の令和2年度の受付を5月8日（金）より開始します。皆さま是非ご活用ください。

■働き方改革宣言企業とは
①従業員の長時間労働の解消及び年次有給休暇等の取得促進のため、2～3年後の目標及び取組内容を定め、TOKYO働き方改革宣言（宣言）を行い、全社的に取り組む企業等です。宣言書は「TOKYO働き方改革宣言企業」ウェブサイトで公表します。

働き方改革宣言企業からは「宣言したことにより優秀な人材を採用できた」「宣言後、有給休暇が取得しやすくなり、子供の学校行事に参加できた」などの声も寄せられています。

②奨励金について
○都内中小企業の働き方改革に向けた目標及び取組内容の設定と制度整備の取組について、奨励金を支給します。
○全ての宣言企業に対して宣言後に専門家が訪問して働き方改革の取組をフォローアップします。

※「令和2年度働き方改革宣言奨励金」の詳細やお問い合わせ先はこちらから↓
（お問い合わせ先は、東京都労働相談情報センター　03-6211-3275など）
https://www.hataraku.metro.tokyo.jp/hatarakikata/kaikaku/osei/

◇3．新型コロナウイルス感染症対策についてのお役立ち情報

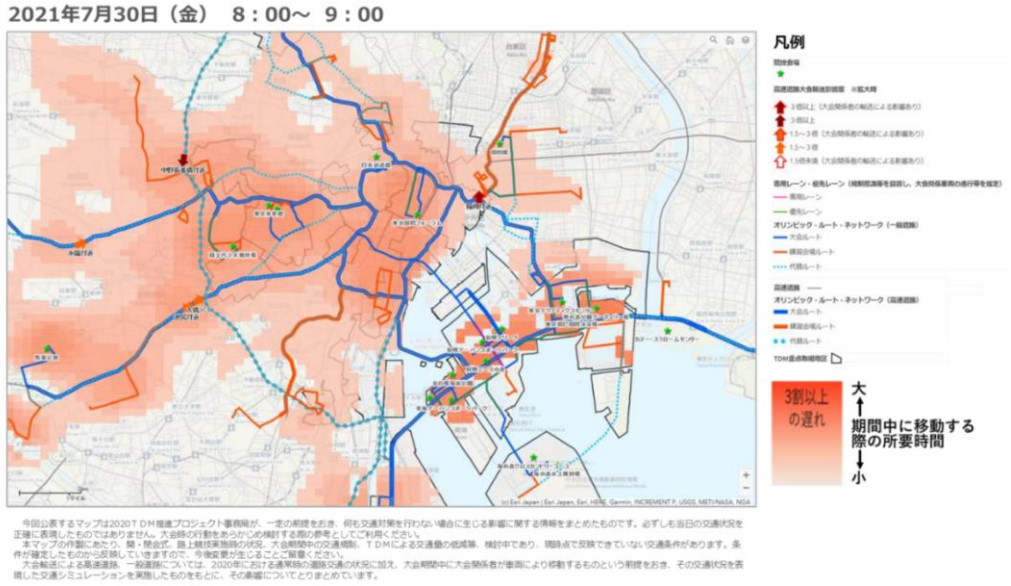
■【東京都】企業の皆様・はたらく皆様へ　東京都の支援施策等はこちら↓
（お問い合わせは、各助成金のお問い合わせ先までご連絡をお願いいたします）
https://stopcovid19.metro.tokyo.lg.jp/worker

■【総務省】新型コロナウイルス感染症対策　テレワーク導入お役立ち情報↓
（お問い合わせは、各お問い合わせ先までご連絡をお願いいたします）
https://www.soumu.go.jp/main_content/000675457.pdf

■【経済産業省】新型コロナウイルス感染症関連
経済産業省の支援策の詳細やお問い合わせ先はこちら↓
https://www.meti.go.jp/covid-19/

2

▼大会輸送影響度マップ（道路）



今回公表するマップは2020ＴＤＭ推進プロジェクト事務局が、一定の前提を置き、何も交通対策を行わない場合に生じる影響に関する情報をまとめたものです。必ずしも当日の交通状況を正確に表現したものではありません。大会時の行動をあらかじめ検討する際の参考としてご利用ください。
本マップの作製にあたり、開・閉会式、路上競技実施時の交通規制、ＴＤＭによる交通量の低減等、検討中であり、現時点で反映できていない交通条件があります。条件が確定したものから反映していきますので、今後変更が生じることご留意ください。
大会輸送による高速道路、一般道路については、2020年における通常時の道路交通の状況に加え、大会期間中に大会関係者が車両により移動するものという前提を置き、その交通状況を表現した交通シミュレーションを実施したものをもとに、その影響についてとりまとめています。

▼メールマガジン配信数と主な内容

時期	回数	内容
2018 年度	10 回	・専用 HP 開設、東京 2020 大会概要等、最新情報を適宜配信
2019 年度	52 回	・夏の交通マネジメント試行に向けたお知らせ、会場周辺の交通対策の情報、都庁 2020 アクションプランの取組内容、東京港コンテナターミナルのゲートオープンの時間拡大、企業向け説明会の開催案内等、最新情報を適宜配信
2020 年度	23 回	・交通対策の情報、企業向け説明会・セミナー案内、テレワーク導入に向けた支援施策、新型コロナウイルス感染症対策についての事業者向け支援策のまとめ等、最新情報を適宜配信
2021 年度	65 回	・開閉会式時の交通規制や交通対策の内容等の情報、企業向け説明会・セミナー案内等、最新情報を適宜配信 ・大会期間中は、明日の混雑予報や交通規制情報を毎日配信

※資料を引用の上、一部加工　資料：東京2020大会の輸送の取組に関する報告書（2022年3月）

3.東京オリンピックの事例（取り組み内容・結果）

◆TDM：2020TDM推進プロジェクト

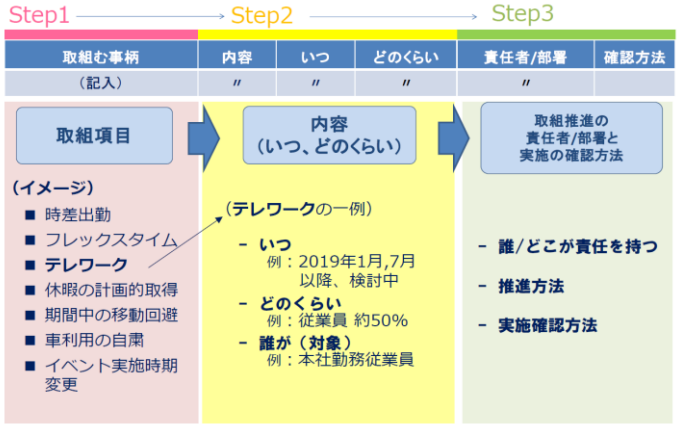
（7）2020 アクションプラン

東京2020大会時には交通混雑が予想されるため、団体・企業等に企業活動を維持するための方策「2020アクションプラン」を策定していただき、大会に備えていただくようにお願いした。

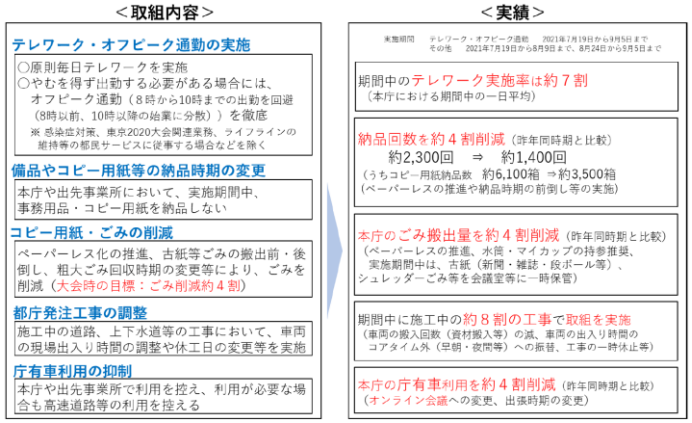
各団体・企業に企業活動に伴う人及び物の移動についての把握や、大会時に想定される活動への影響の洗い出し、取り組めそうな項目の抽出、いつ、どのくらいの規模で、どの部署が実施するのか、作成ステップを示すことで取組推進を図った。また、アクションプラン作成のための支援策として、「2020アクションプラン作成支援簡易ツール」や「TDMハンドブック」の配布、個別コンサルティングの活用の呼びかけを行った。

その結果、大会期間中の東京都職員のテレワーク実施率は約7割であったほか、備品、コピー用紙等の納品時期の変更やペーパーレスの推進により、期間中の納品回数や本庁のごみ搬出量を約4割削減した。また、期間中の工事については、約8割の工事において、車両の搬入回数の減等の取組を実施したほか、本庁の庁有車利用も、オンライン会議への変更等により、約4割削減した。

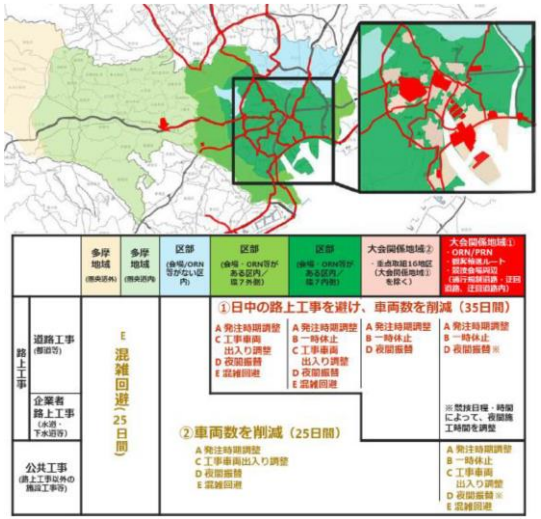
▼アクションプラン策定の３つのステップ



▼都庁アクションプラン



▼都庁発注工事の調整対象地域と取組



（8）工事調整

工事の車線規制等による交通混雑を最小限に抑えるため、都庁発注工事の発注時期の調整や工事車両等の削減について取組方針を策定し、全庁で取り組むとともに、国や他の自治体などの他、70を超える民間工事の発注者、工事受注者の団体などに広く工事調整への協力を依頼した。

大会期間中には、施工中の約8割の工事で、車両の搬入回数（資材搬入等）の減、車両の出入り時間のコアタイム外（早朝・夜間等）への振替、工事の一時休止等の取組を実施した。

※資料を引用の上、一部加工　資料：東京2020大会の輸送の取組に関する報告書（2022年3月）

3.東京オリンピックの事例（取り組み内容・結果）

◆TDM：2020物流TDM実行協議会

中小企業等に対し、物流TDMの更なる周知と推進が必要であることから、国、経済団体、士業団体、東京都及び組織委員会等、実務担当者で構成される「2020物流TDM実行協議会」を2020年1月に設立した。

協議会設立後は、物流TDMの理解促進のため、業種業態別の実態に合った取組内容や周知方法等を議論し、以下の取り組みを行った。

- ホームページの設立・運営
- 中小企業や個人事業主向けの広報物の作成
- オペレーターの設置
- 専門家コンサルティング、勉強会、中小企業診断士による個別相談
- 物流効率化の取組に意欲的な企業の認定及び表彰
- webセミナー等による好事例の周知活動
- 物流TDM対策の効果検証（アンケート）

広報物の作成・配布としては、物流TDMに関するチラシを中小企業向けと商店街向けの2パターン作成し、配布した。また、周知効果を高めることを目的として、クリアファイル、マルチケース、ポケットティッシュを制作し、チラシ等とあわせて配布した。

グッズは、クリアファイル25,000枚、マルチケース45,000枚、ポケットティッシュ10,000個を制作し、2021年度までに配布を行った。

▼チラシ配布状況

時期	配布数等
2019 年度	・商店街向け　100,000 部、中小企業向け　1,050,000 部、 ・3 月 18 日(水)から 24 日(火)まで、重点取組地区の一部で 43,000 箇所、圏央道内側エリアで 557,000 箇所（通常返品含む）を配布 ・大会延期発表を受け 3 月 25 日に配布を全て中止
2020 年度	・デザインを更新 ・飲食店・小売店向け、製造業・メーカー向け、卸売業者向け、運輸業者向け　各 500 部印刷
2021 年度	・デザインを更新 ・10,000 部印刷

▼配布物一覧



※資料を引用の上、一部加工　資料：東京2020大会の輸送の取組に関する報告書（2022年3月）

3.東京オリンピックの事例（取り組み内容・結果）

◆TDM：東京港における円滑な物流機能確保に向けた取組

東京2020大会では、多くの競技会場が東京港周辺に配置された。このため、大会期間中は、交通混雑により東京港にトラックが着かない、貨物が配送先に届かない等の深刻な遅延のおそれがあり、大会運営と円滑な港湾物流を両立させるにはこれを緩和させる必要があった。

そこで、東京2020大会時の円滑な港湾物流の確保に向け、多くの大会関係車両が走行する日中を避けてコンテナターミナルに来場できるよう、東京港のコンテナターミナルにおける貨物の搬出入時間（ゲートオープン時間）の拡大を実施した。特に「深夜ゲートオープン」については全国で初めて実施した。

その結果、早朝、夜間時間帯にゲートオープン時間を拡大することで、引取り時間が分散化され、日中時間帯に来場するコンテナ車を抑制した。

▼前年との取扱本数比較

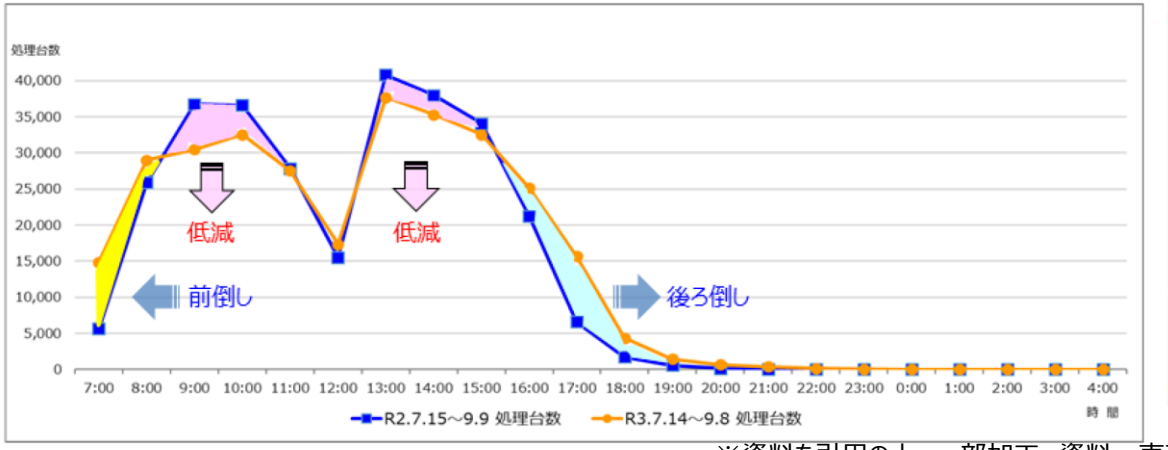
単位：本

	令和３年度	令和２年度	対前年比（増減）
総取扱本数	３０５,０１２	２９１,５２５	５%増
※1 早朝時間帯取扱本数	３０,０７３	１４,５１８	５１%増
夜間･深夜時間帯取扱本数	３２,５９５	１９,６８８	３９%増
※2 日中時間帯取扱本数	２４２,３４４	２５７,３１９	**６%減**

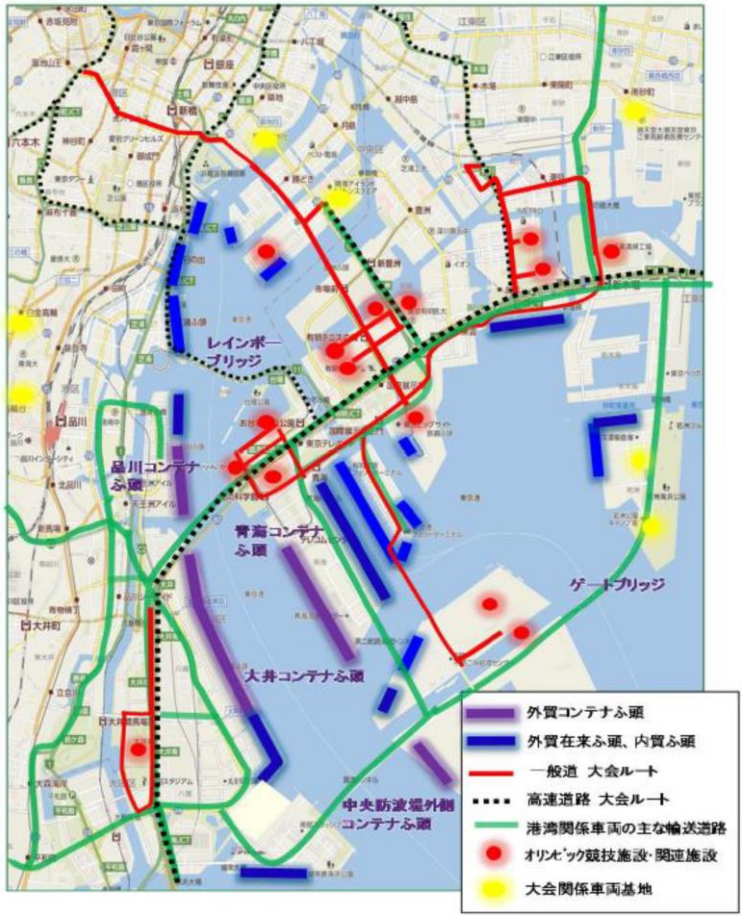
※１　令和２年度は、早朝ゲートオープンを実施した８ターミナルの合計本数
　　令和３年度は、ゲートオープン時間拡大に参加した１１ターミナルの合計本数

※２　日中時間帯：８時３０分から１６時３０分

▼東京港全コンテナターミナルにおける1時間ごとのゲート取扱本数（対前年比）



▼東京2020大会関連施設と東京港のふ頭位置図



※資料を引用の上、一部加工　資料：東京2020大会の輸送の取組に関する報告書（2022年3月）

3.東京オリンピックの事例（取り組み内容・結果）

◆TDM：TDM広報

大会時における交通マネジメントの効果を高めていくためには、多くの企業や市民の理解を得て、大会時の交通状況や協力のお願いをわかりやすく、きめ細やかに隅々まで伝えていくため、以下の戦略のもと広報を展開した。

(ア) 広報の対象、時期、テーマ、ツール等の戦略
(イ) 企業や市民等が自ら参加・協力・取組の意識を高められる工夫
(ウ) 交通マネジメントに関する、一体的でわかりやすい内容の周知と各種連携

▼TDM広報の概要



※資料を引用の上、一部加工　資料：東京2020大会の輸送の取組に関する報告書（2022年3月）

3.東京オリンピックの事例（取り組み内容・結果）

◆TDM：TDMに関する周知

（1）TDM広報

大会期間中の広報の効果を検証するため、1万人を対象にインターネット調査を実施した結果、以下のことがわかった。

・約５割がいずれかの広報物を見たことがあると回答した。
・７割以上の人が何らかの混雑回避の取組を実施した。

（2）大会中の需要予測、広報

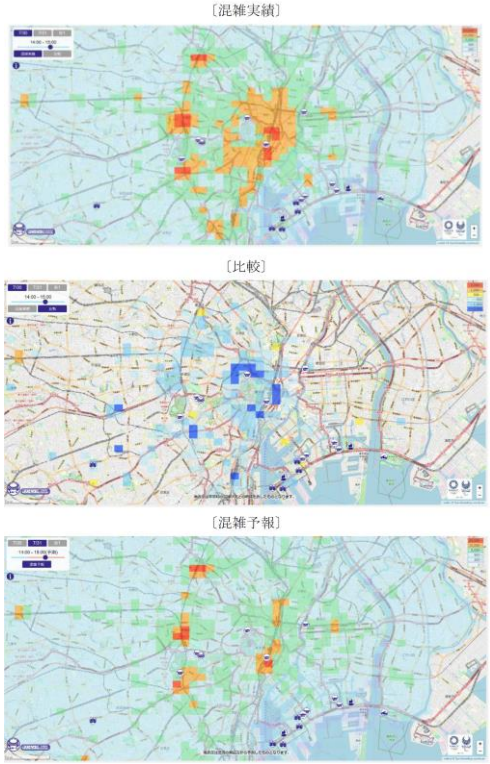
市民に対し、混雑する場所や時間帯を避けた移動への協力を呼び掛けるため、「明日の混雑予報ポータル」を開設し、都内全域の人流に関する混雑予報、競技会場や繁華街等のエリアの混雑状況等を日々発信した。

また、明日の混雑予報Twitterを開設し、大会期間中1日2回の情報発信を実施した。

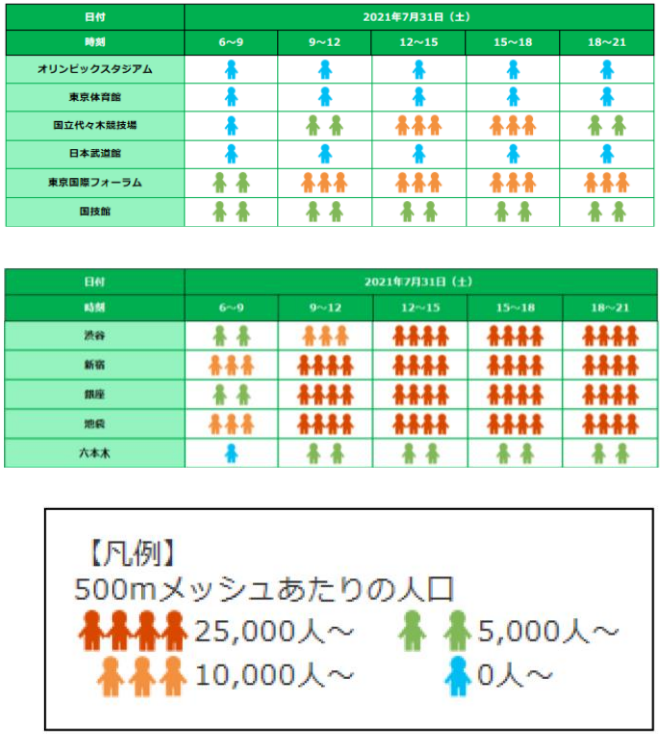
▼「明日の混雑予報ポータル」トップ画面



▼混雑実績、混雑予測地図



▼各競技会場・繁華街の混雑状況の可視化



※資料を引用の上、一部加工　資料：東京2020大会の輸送の取組に関する報告書（2022年3月）

3.東京オリンピックの事例（取り組み内容・結果）

◆料金施策による交通需要調整

TDMにより交通需要が減少した場合においても首都高速道路の交通量は減り難い傾向にあり、大会関係者車両等により交通量が増加することや、約1か月に及ぶ大会期間中に交通需要の低減・分散の継続が必要となった。そのため、車両の分散利用を促す料金施策として、夜間割引を行うとともに、日中の時間帯の料金上乗せによる交通需要調整を実施した。

▼料金施策の概要

① 大会輸送の円滑化 ⇒ 大会期間中に限定して適用

・2021 年7 月19 日（月）～8 月9 日（月・祝）、8 月24 日（火）～9 月5 日（日）の35日を対象に以下の施策を適用

② 夜間割引の導入による交通シフトを促進

・ETC 搭載車両を対象に夜間半額割引（首都高速道路全線）

③料金上乗せは、昼間時間帯においてマイカー等に対して実施

・都市活動の安定との両立の観点から、他の交通への転換が困難な公共交通、物流車両、障がい者（身体・知的・精神障がい者）、福祉車両（社会福祉事業（第一種、第二種）の用にもっぱら供する車両等）等は対象外

・TDM によって道路交通全体の需要が削減された状況において一般道から首都高への転換を抑制するため、ETC 搭載の有無にかかわらず、マイカー等を対象に都内区間において1,000円を上乗せ

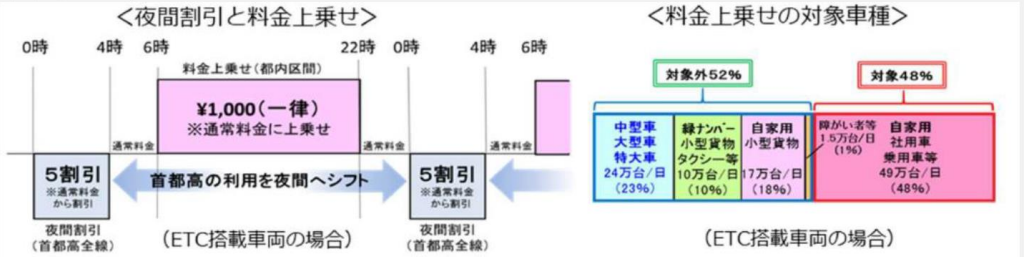


図 14.16　料金施策による夜間割引と料金上乗せ

※資料を引用の上、一部加工　資料：東京2020大会の輸送の取組に関する報告書（2022年3月）

3.東京オリンピックの事例（取り組み内容・結果）

◆交通システムマネジメント（TSM）

東京2020大会のORN/PRNにおいては、過去大会で導入されている大会専用レーンを高速道路へ導入すると、一般交通への影響が非常に大きくなり、大会関係車両にも影響が及ぶことが確認された。

そこでORN/PRNの円滑な交通状況を維持するため、レギュラー時、イレギュラー時のそれぞれの状況に応じて高速道路及び一般道において適切な交通対策を実施した。

①レギュラー時の対応

レギュラー時は、一般交通への影響を最小限としながらORN/PRNの円滑な交通状況を維持するための対策を行った。

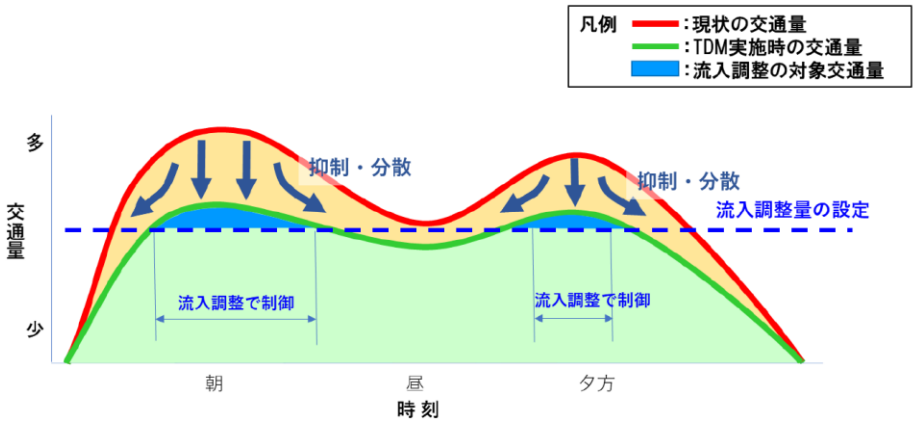
具体的には、高速道路においては、都心方向へ向かう経路上の本線料金所での開放レーン数の制限による通行制限や、ORN/PRN上の混雑を解消するために効果的な入口の閉鎖、本線車線規制、JCT部での方向別規制等により、交通状況に応じた必要量の流入調整を機動的に実施した。

また、一般道においては、大会専用レーン・優先レーンの設定、駐車対策、信号調整、会場周辺での車両通行禁止等を現地の状況を踏まえ実施した。

②イレギュラー時の対応

事故、自然災害等に伴う交通容量低下等のイレギュラー時においては、事故等の個々の事象に応じた効果的な対策により、ORN/PRNへの影響を最小限に抑えた。

▼TSMによる流入調整の役割イメージ



▼TSMによる対策のイメージ

※TDM等の効果や時間帯による交通状況の変化に応じて必要量の流入調整を行う
（実施する対策は現地の状況によって異なる）



※資料を引用の上、一部加工　資料：東京2020大会の輸送の取組に関する報告書（2022年3月）

3.東京オリンピックの事例（取り組み内容・結果）

◆公共交通輸送マネジメント

（1）輸送力の確保（大会時ダイヤの調整）

混雑の激しい区間・時間帯を中心に、できる限りの増発等による輸送力の増強を図るため、日中の増発や深夜輸送等、大会時ダイヤについて鉄道事業者と調整した。

サービスレベルの設定

A）対策を検討するための混雑箇所の選定

混雑箇所の選定基準	快適な輸送を実現するために目指すべき混雑率 （単位時間：30 分）	150%

・鉄道の駅間の混雑箇所

安全かつ快適な観客輸送を実現するために、鉄道の駅間において大会に起因し局所的な混雑が発生する箇所（混雑箇所）を以下のとおり選定し、それらを基準に対応策を検討・調整した。

快適な輸送を実現するために目指すべき混雑率を150%とするが、達成が困難な時間帯・路線においては、180%を目指した。

・駅構内の混雑箇所

安全かつ快適な観客輸送を実現するために、駅構内において混雑が予想される駅（需要が駅施設容量を超過する駅）を選定し、それらをもとに対応策を検討・調整した。

参考）駅施設容量を算出する為の基準値

エスカレーター：113 人/基・分、改札：54 人/台・分　（出典：「建築設計資料集成―人間」）

階段：55 人/m・分、通路：80 人/m・分　（出典：「歩行者の空間」サービスレベルE）

B）深夜輸送の考え方

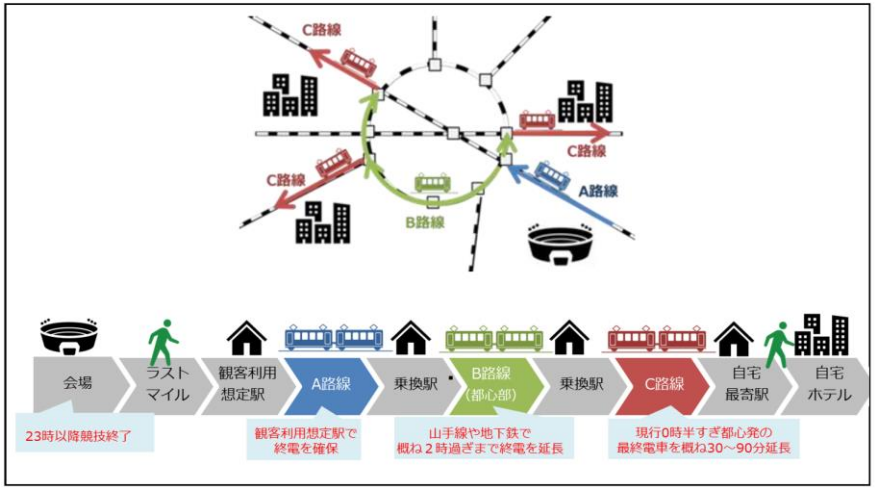
a）23時以降に終了する8会場で、観客利用想定駅の終電（上り線）を確保

b）都心部の運行を概ね2時過ぎまで確保（山手線、地下鉄）

c）都心からの郊外路線の運行を確保（概ね30～90分延長）

※無観客となった東京圏の輸送力増強及び深夜輸送の実施は取りやめた。

▼鉄道の深夜輸送のイメージ



（2）観客の需要分散・平準化

「観客の需要分散・平準化」については、組織委員会と連携し、会場チームやラストマイルチームと以下の内容について検討・調整を行った。

・「早期入場」や「混雑を避けての来場」について、呼びかけ（観客ガイドやポスター等）

・ライブサイト等への誘導

・競技体験の実施等

（3）一般利用者の需要分散・抑制（TDM施策）

先述の、各種TDM施策によって実施した。

※資料を引用の上、一部加工　資料：東京2020大会の輸送の取組に関する報告書（2022年3月）

3.東京オリンピックの事例（取り組み内容・結果）

◆輸送に関する取組成果：道路交通

（1）広域の交通量

TDMの取組等により交通マネジメントが適切に機能し、大会期間中の交通量が減少した。
広域にみると、圏央道～外環における高速道路と一般道の代表断面における合計交通量は、2018年同時期と比較して平均で約１割減少した。

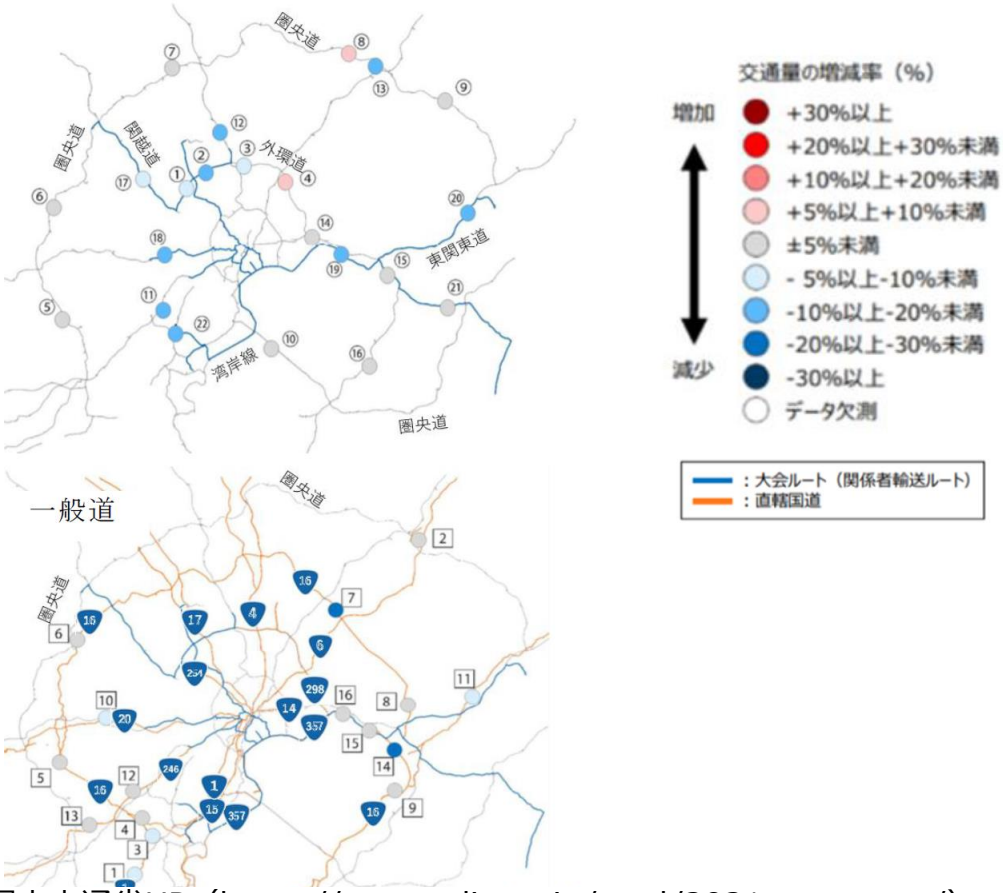
▼圏央道～外環における代表断面の合計交通量の増減率

	高速道路	一般道
平日平均	-8％	-4％
休日平均	-20％	-10％
全日平均	-13％	-6％

※交通対策実施期間は7/19～8/9、8/24～9/5
※交通量は上下及び24時間の合計

【出典】国土交通省データより東京都作成

▼各断面の増減率（2021年7月30日（金）の例）



【出典】国土交通省HP（https://www.mlit.go.jp/road/2021summer-tr/）

※資料を引用の上、一部加工　資料：東京2020大会の輸送の取組に関する報告書（2022年3月）

3.東京オリンピックの事例（取り組み内容・結果）

◆輸送に関する取組成果：道路交通

（2）首都高速道路の通行台数と渋滞状況

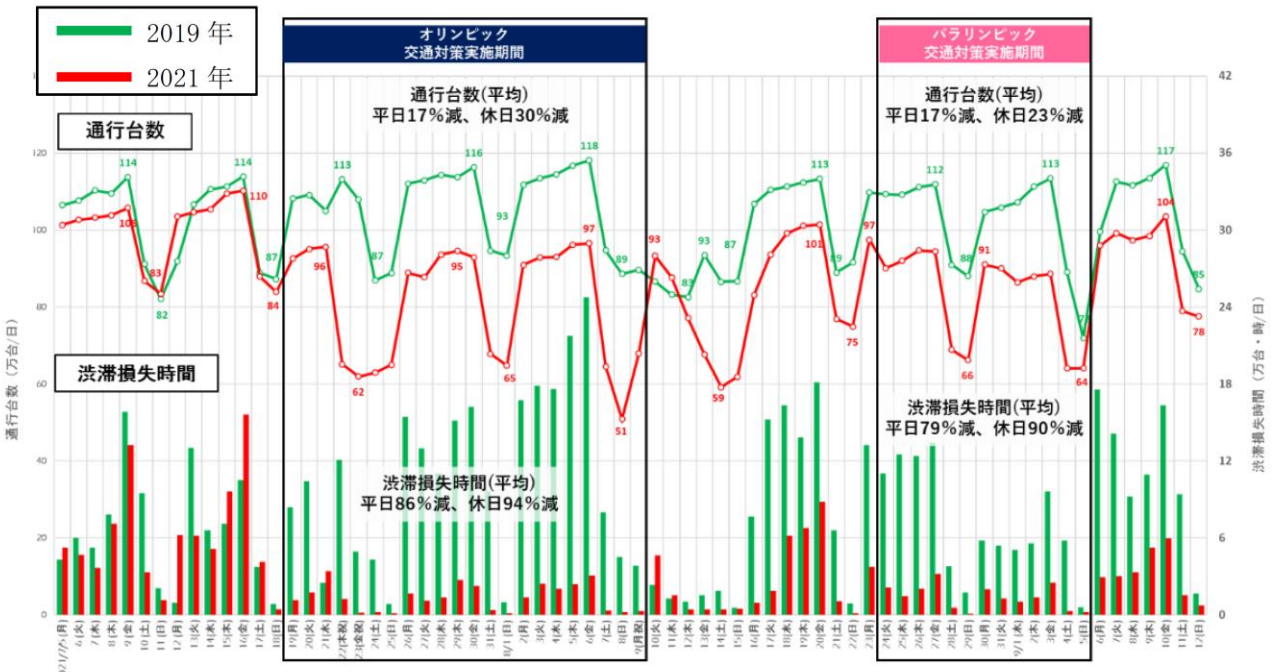
大会直前期の通行台数は、コロナ禍の緊急事態宣言中ではあるものの、大会直前には2019年と比べて同程度で推移していた。一方、大会期間中は2019年と比べ平日は約2割減少しており、2019年の休日の通行台数と同程度で推移した。

渋滞損失時間は、大会期間中の平日は2019年と比べて約8割減少した。

（3）首都高速道路の通行台数減少による効果

大会期間中の首都高速道路の通行台数は、2019年に比べ約3割の減となった。また渋滞損失時間は、2019年に比べ、平日は約8割、休日は約9割の減となった。事故件数は2019年と比べて平日・休日ともに約5割の減となった。

▼大会期間中における首都高速道路の通行台数と渋滞の減少



【出典】首都高データより都作成

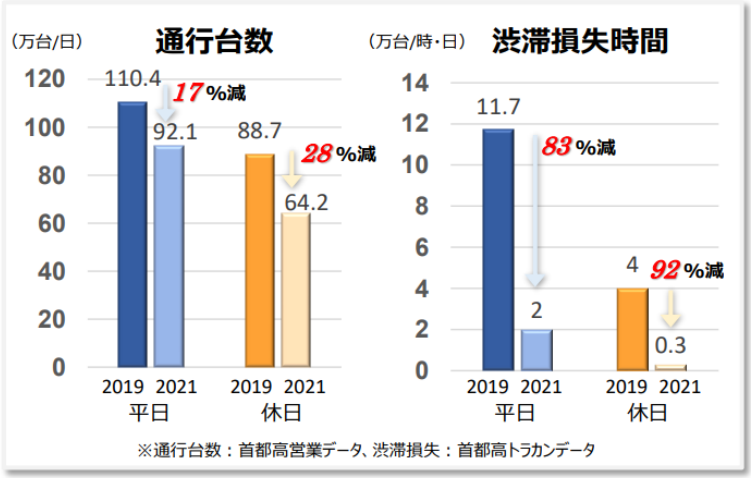
▼大会期間中の首都高速道路の通行台数・渋滞損失時間

- **通行台数**（大会直前）：2019年と**同程度で推移**
- **通行台数**（**期間中**）：対2019年比で平日

約 2 割減少

（2019年の休日の通行台数と同程度）

- **渋滞損失時間**（**期間中**）：平日 **約 8 割減少**



【出典】首都高速道路株式会社データより東京都作成

※資料を引用の上、一部加工　資料：東京2020大会の輸送の取組に関する報告書（2022年3月）

3.東京オリンピックの事例（取り組み内容・結果）

◆輸送に関する取組成果：道路交通

（4）一般道の渋滞状況（東京都全域）

大会期間中の一般道における走行台キロ及び渋滞長時間は、2019年と比較して、平日平均・休日平均ともに減少した。しかし、一部の期間において渋滞長が2019年を上回る場合もみられた。

（5）TSMによる関係者輸送ルートの円滑性確保

大会期間中は高速道路の入口閉鎖や本線車線規制等の交通対策を機動的に実施し、関係者輸送ルートの円滑な交通状況を維持した。一方、本線料金所通行制限やJCT方向別規制、本線車線規制の実施箇所周辺で渋滞が発生した。

▼大会期間中における一般道の交通量と渋滞の減少



※2019 年は同時期同曜日の平均

【出典】警視庁データ（一般道に設置されている車両感知器による計測）より集計

▼大会期間中のTSM実施例（2021年7月30日（金）の例）

	実施競技・時間	対策内容
朝ピーク時間 （8:00）	・さいたまスーパーアリーナ （バスケットボール女子　10:00～） ・朝霞訓練場 （射撃　9:00～） ・霞が関カントリークラブ （ゴルフ　7:30～）	本線料金所通行制限　11 箇所/15 箇所 入口閉鎖：23 箇所/77 箇所 JCT 規制・本線規制：2 箇所/17 箇所 ⇒調布 IC 手前、戸田東 IC 手前での本線車線規制
タピーク時間 （16:00）	・さいたまスタジアム （サッカー女子　19:00～） ・さいたまスーパーアリーナ （バスケットボール女子　17:20～） ・朝霞訓練場（射撃　15:30～） ・霞が関カントリークラブ（ゴルフ）	本線料金所通行制限　11 箇所/15 箇所 入口閉鎖：28 箇所/77 箇所 ⇒外環道（外回り）の戸田東 IC、外環浦和 IC、大泉 IC の入口閉鎖等

※資料を引用の上、一部加工　資料：東京2020大会の輸送の取組に関する報告書（2022年3月）

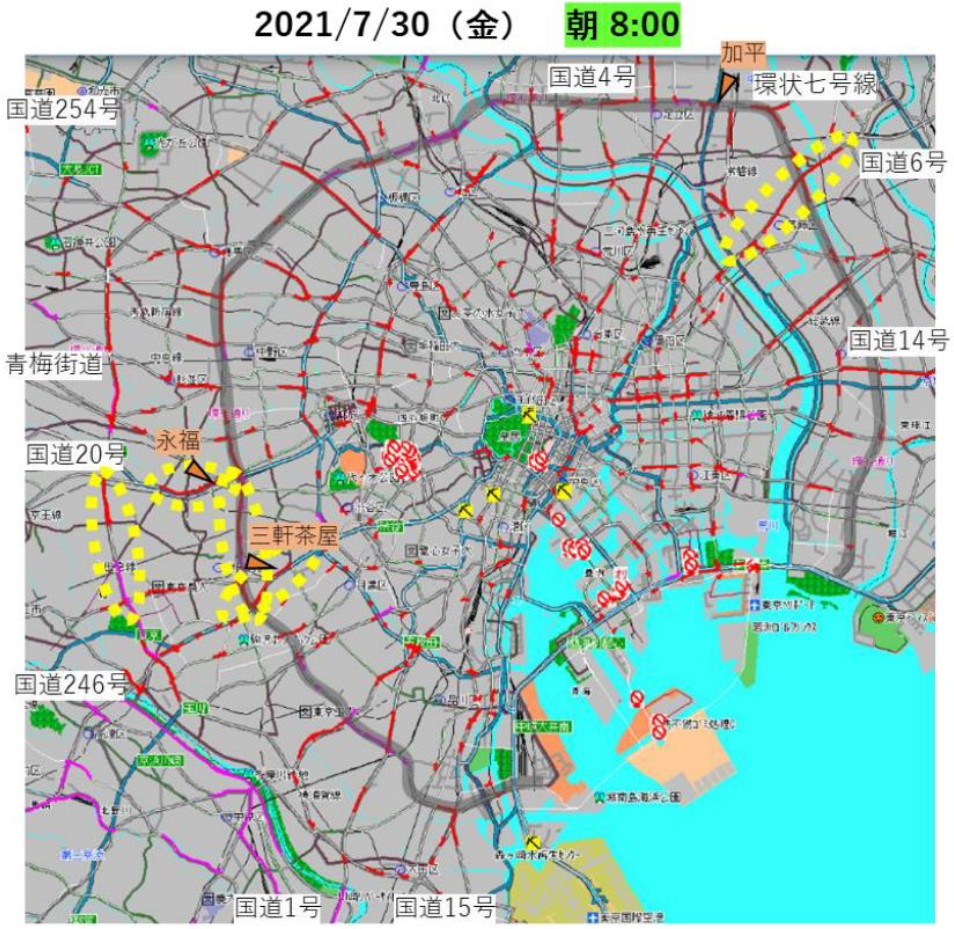
3.東京オリンピックの事例（取り組み内容・結果）

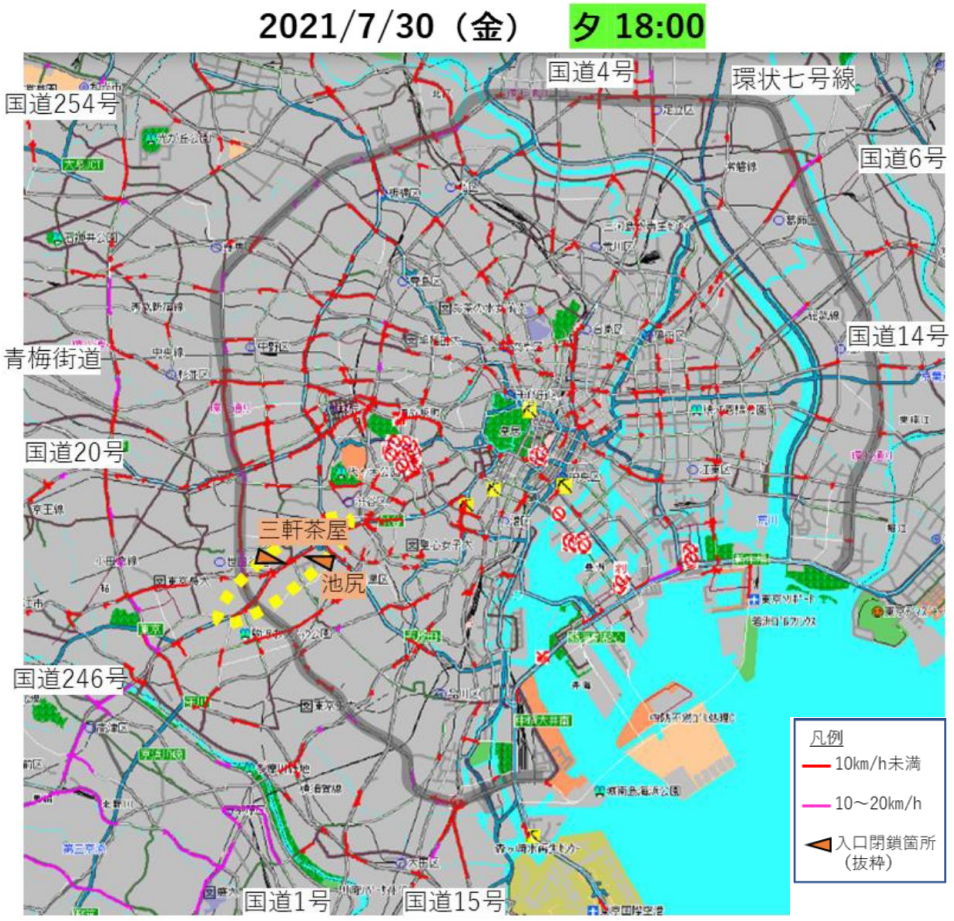
◆輸送に関する取組成果：道路交通

（6）通常時の主要渋滞区間と大会中の渋滞状況

大会期間中のTSM等の実施により、朝夕のピーク時間帯において、閉鎖となった首都高速道路の入口付近（国道20号・国道246号等）や、関係者輸送ルートを迂回する道路（環状七号線・環状八号線等）など一部の区間で渋滞がみられた。

▼交通渋滞の発生状況（2021年7月30日（金）の例）





【出典】警視庁データより都作成

※資料を引用の上、一部加工　資料：東京2020大会の輸送の取組に関する報告書（2022年3月）

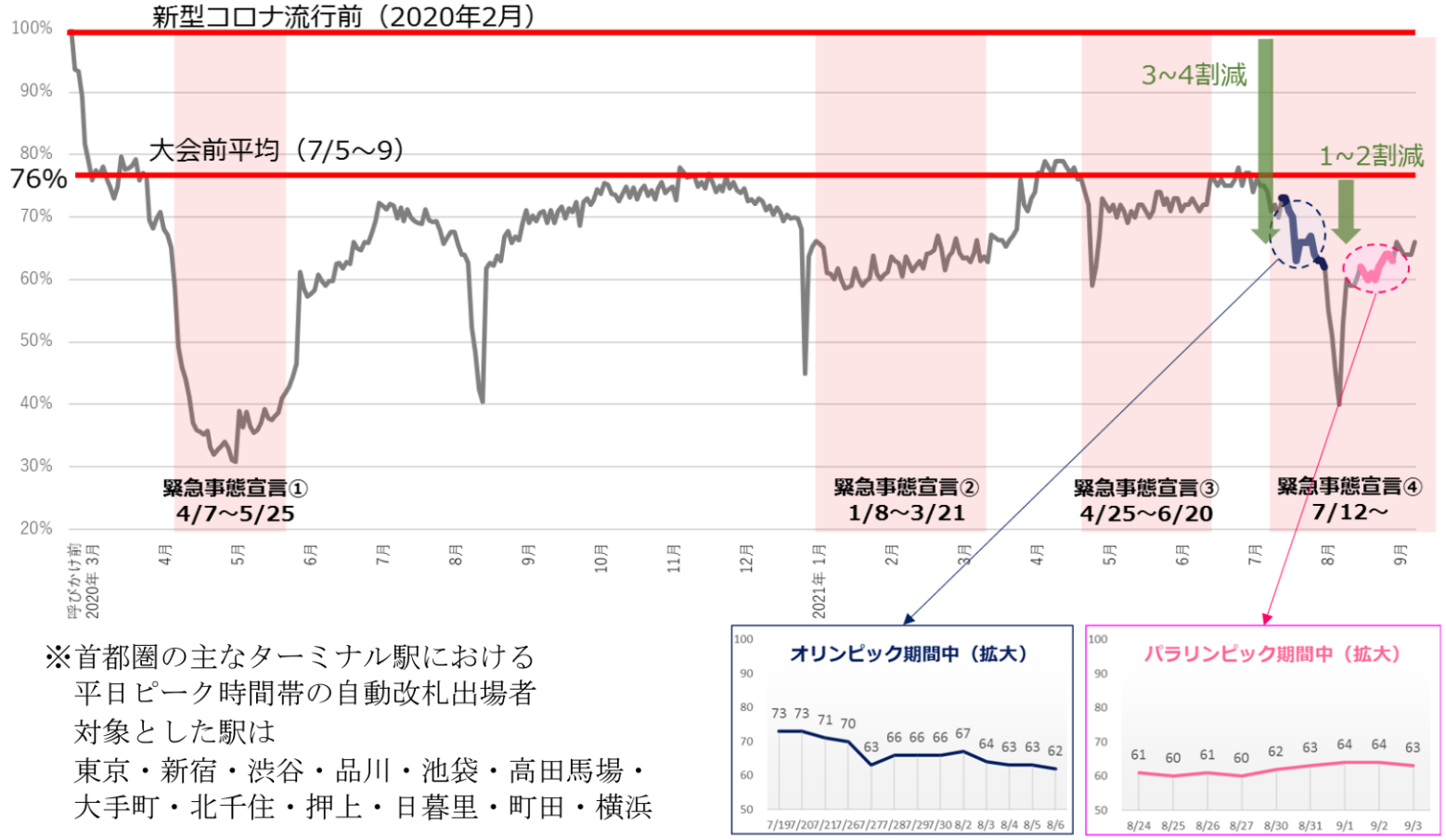
3.東京オリンピックの事例（取り組み内容・結果）

◆輸送に関する取組成果：公共交通

大会期間中の鉄道利用者数（平日ピーク時間帯）の状況は、新型コロナウイルスの感染拡大に伴う緊急事態宣言の発出等により、新型コロナ流行前に比べ３～４割減少しており、大会本番に向けテレワーク実施や明日の混雑予報の発信、在宅での観戦の呼びかけ等を行ったことで、鉄道利用者は大会前の平均よりさらに１～２割減少がみられた。

なお、新型コロナウイルスの感染拡大により無観客での開催となったことから、輸送力の確保に向けた臨時列車の運行等については、東京圏では取りやめとなった。

▼大会期間中の鉄道利用者数（平日ピーク時間帯）の状況



※首都圏の主なターミナル駅における
平日ピーク時間帯の自動改札出場者
対象とした駅は
東京・新宿・渋谷・品川・池袋・高田馬場・
大手町・北千住・押上・日暮里・町田・横浜

【出典】国土交通省鉄道局データより集計

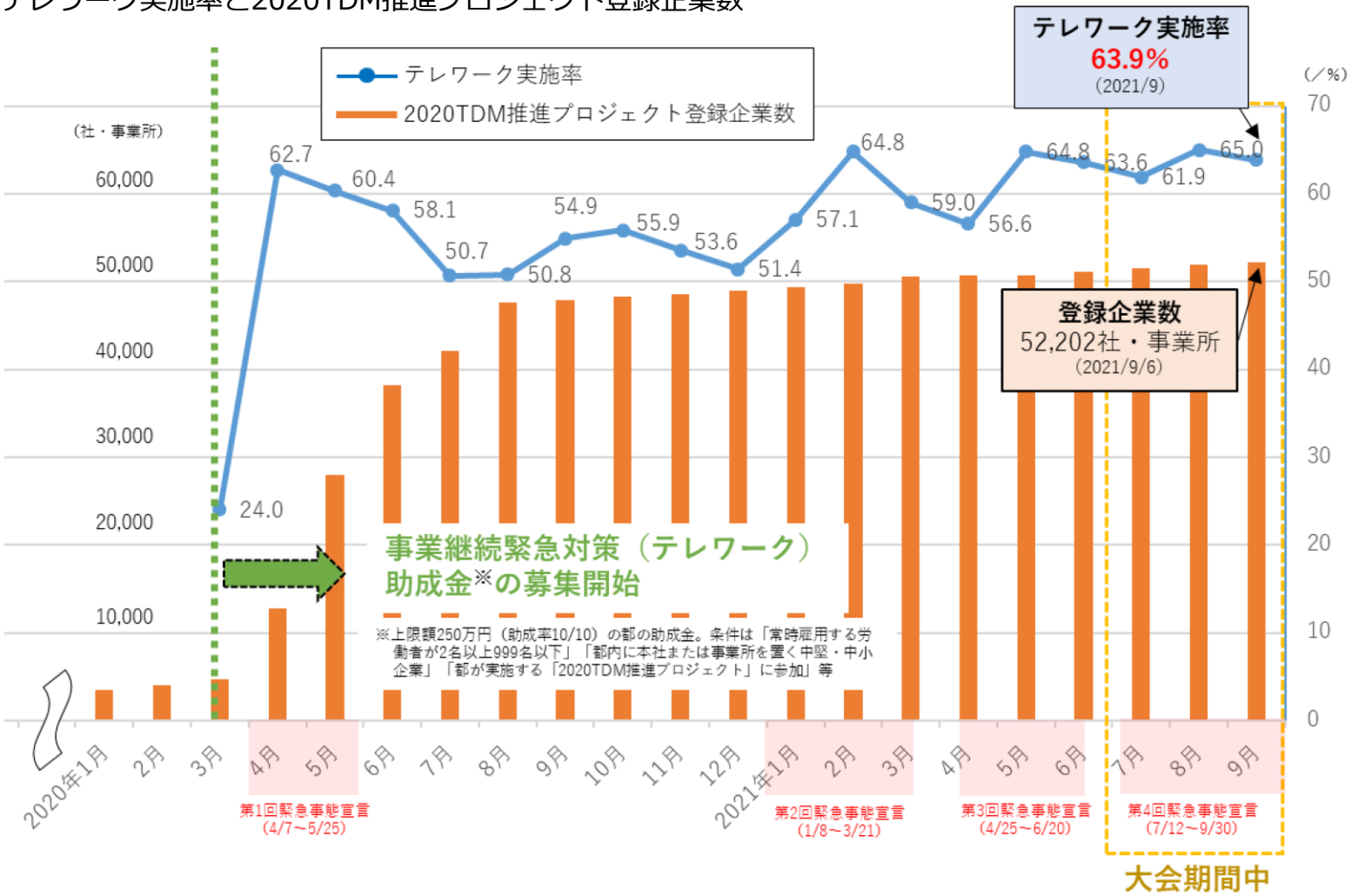
※資料を引用の上、一部加工　資料：東京2020大会の輸送の取組に関する報告書（2022年3月）

3.東京オリンピックの事例（取り組み内容・結果）

◆輸送に関する取組成果：テレワーク等新たな働き方

「2020TDM推進プロジェクト」を推進するとともに、新たな働き方の導入等を呼びかけた。
プロジェクトの登録企業数は最終的に５万社・事業所を超え、2021年9月のテレワーク実施率は63.9%となった。
新型コロナウイルス感染症の感染拡大による影響が顕著となる前の2020年３月に比べ大きく増加した。

▼テレワーク実施率と2020TDM推進プロジェクト登録企業数



※資料を引用の上、一部加工　資料：東京2020大会の輸送の取組に関する報告書（2022年3月）

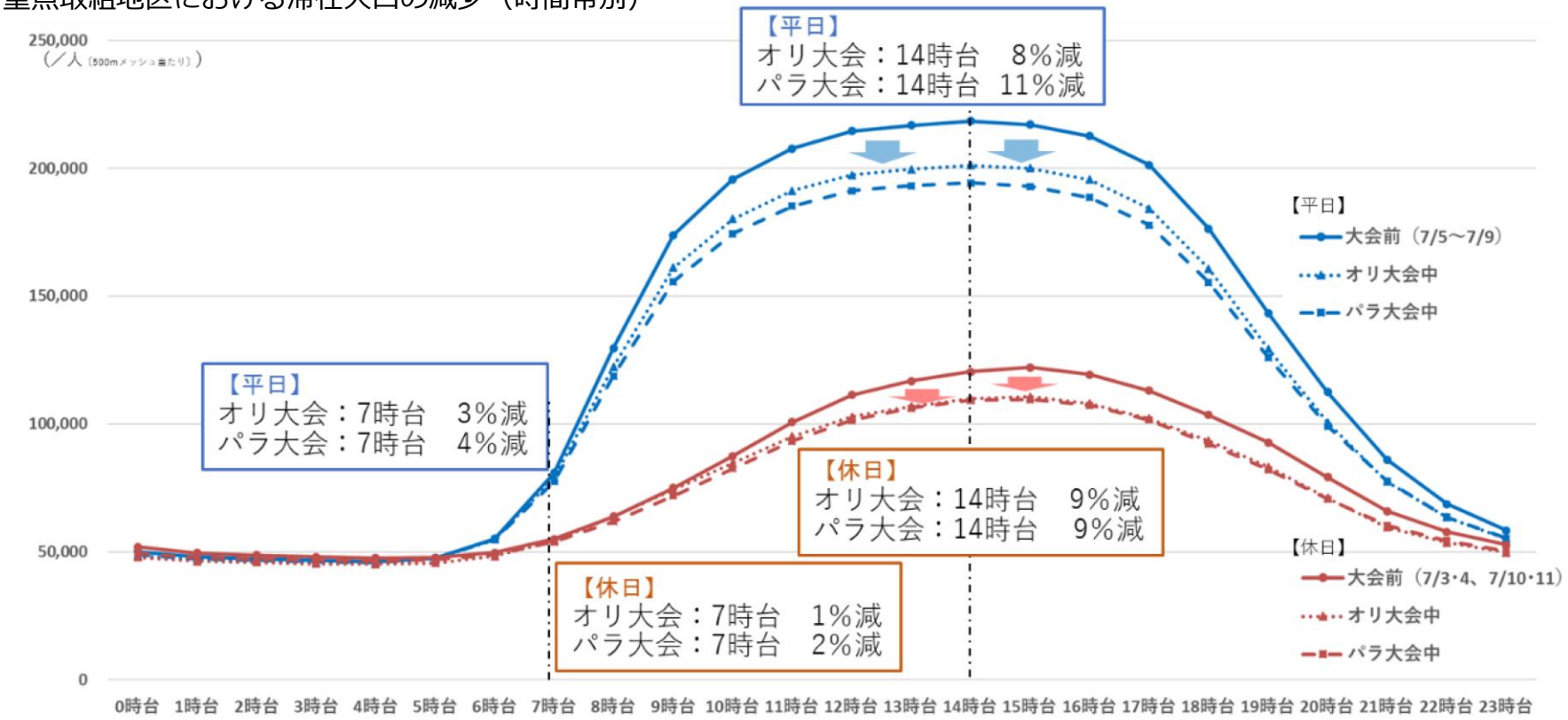
3.東京オリンピックの事例（取り組み内容・結果）

◆輸送に関する取組成果：重点取組地区における滞在人口の減少

重点取組地区（※）での滞在人口は、平日・休日ともに、大会直前期に比べ14時台では約1割減少した。

※重点取組地区（競技会場等が集中し、道路・鉄道の混雑箇所を通過する交通が多い地区）
①新宿 ②渋谷 ③品川 ④浜松町・田町 ⑤新橋・汐留 ⑥大手町・丸の内・有楽町
⑦八重洲・日本橋 ⑧神田・秋葉原・御茶ノ水 ⑨九段下・飯田橋 ⑩番町・麹町 ⑪青山・表参道
⑫赤坂・六本木 ⑬霞ヶ関・虎ノ門 ⑭晴海・有明・台場・豊洲・大井ふ頭 ⑮池袋 ⑯大崎

▼重点取組地区における滞在人口の減少（時間帯別）



【出典】　㈱ドコモ・インサイトマーケティングの「モバイル空間統計®」データを利用し東京都で作成

※資料を引用の上、一部加工　資料：東京2020大会の輸送の取組に関する報告書（2022年3月）

3.東京オリンピックの事例（取り組み内容・結果）

◆輸送に関する取組成果：物流効率化

「2020物流TDM実行協議会」を2020年1月に設立し、取組を進めてきた。大会期間中及びその前後に実施する物流TDM対策について、アンケート調査を行った。

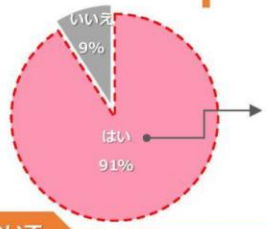
これにより、東京2020大会は、物流効率化の必要性や重要性を認識する契機となったことが判明した。物流TDMの取組は、スムーズな配送や道路混雑の回避に一定程度効果がみられたものの、取組の継続には、コスト・荷主の理解・周知・人材不足などの課題が依然としてあることが明らかになった。

▼アンケート実施結果（抜粋）

- 期　間：2021年9月13日～10月７日
- 対　象：2020TDM推進プロジェクト登録企業、webセミナー受講企業、コンサルティング等実施企業等
  ※アンケートは中小企業、個人事業主や商店街等を対象
- 回答数：110社
  ※）110社のうち、ご協力いただけた20社へ詳細ヒアリングを実施
  ※）「未来につながる物流」認定団体については、別途個別アンケートを実施

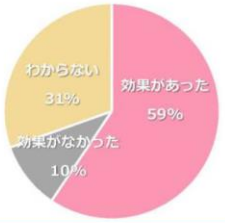
【大会期間中】取組の実施について

Q4　大会期間中、事前に計画していた取組を実施しましたか



➢「いいえ」の理由
- 取組に関するイベントが中止となったため
- 首都高が想定より混雑していなかったため
- 無観客により混雑が起きないと予測したため

Q5　取組を実施したことによる効果はありましたか？



【大会期間中】具体的な効果について

※複数回答可

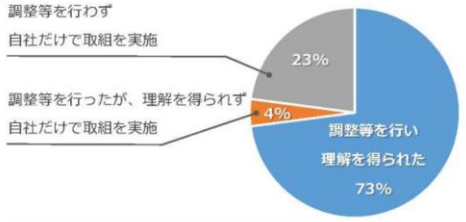
	運輸業以外
1	予定通りモノを送る・受け取ることできた（n=27）
2	道路混雑の解消を実感できた（n=12）
3	コロナ対策にも有効であった（n=10）
4	他部署や他社との協力体制が構築できた（n=7）
4	業務効率化やLWB向上に寄与することができた（n=7）
4	商品や材料等の欠品を防ぐことができた（n=7）

	運輸業
1	道路混雑の解消を実感できた（n=5）
1	渋滞を避けることができた（n=5）
3	予定通りモノを届けることができた（n=3）
4	業務効率化やLWB向上に寄与することができた（n=2）

➢「効果がなかった」の理由
取組を実施したが予定通りにモノが届かなかった、予定通りに行動できなかった、事前テストで影響がないとわかった　等

【大会期間中】関係者調整について

Q6　取組を行うにあたり、サプライチェーン間や他事業者等と相談、調整を行いましたか

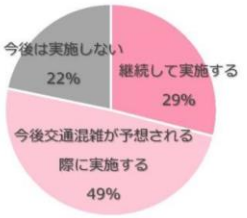


➢調整したが、理解が得られなかった理由
- 納期が書面で取り決められ遅れが受け入れられなかった。
- 相手先が元請であるため。
- 荷主側にコストやリスクが生じるため、弱い立場にある運ぶ側から呼びかけても理解されない。

➢調整を行わず、自社だけで実施した理由
- 自社だけで調整することができるため
- 納品調整は競合他社との駆け引きになるので、自社取り組みになるため

【大会後】今後の物流対策について

Q7　大会期間中に実施した取組は今後も実施しますか



➢「継続して実施」の理由
- 実施してみて特に不便ではなかったから
- 2024年問題への対応ならびに物流効率化対策のため

➢「今後交通混雑が予想される場合に実施」の理由
- ドライバー、配車担当者の負担が大きい。
- お客様の理解を得るのに時間がかかるのでやりたくはない。
- 現在は大会前に戻しているが、特に問題が発生していないため

➢「実施しない」の理由
- コストが増加してしまった。
- 中小企業なので、在庫を抱えることが難しいため
- 1台のトラックを昼と夜に併用が出来なくなる

※資料を引用の上、一部加工　資料：東京2020大会の輸送の取組に関する報告書（2022年3月）

3.東京オリンピックの事例（取り組み内容・結果）

◆大会関係者輸送

車両待機場・デポの設置

大会関係者の輸送のために、オリンピック時には、バス約2,000台、フリート（乗用車）約3,500台を収容・管理するデポ（車両基地）を設置した。

▼車両待機場一覧

地区名	面積
中央区晴海二丁目	約 1.2ha
港区白金二丁目	約 0.6ha
新宿区西新宿四丁目	約 0.7ha
江東区青海二丁目	約 0.8ha
羽田空港（大田区）	約 1.0ha
成田空港（成田市）	約 1.0ha

上表のほかに、会場周辺に会場外駐車場を複数箇所確保した。

▼デポ一覧

地区名	面積	駐車確保台数		備考
		バス	フリート（乗用車）	
中央区築地五、六丁目	約 15.3ha	約 830 台	約 1,500 台	選手、大会関係車両
江東区若洲・江戸川区臨海町	約 9.7ha	約 720 台	約 100 台	メディア車両
江東区新砂三丁目	約 1.2ha	－	約 360 台	大会関係車両
中央区晴海二丁目	約 1.3ha	－	約 330 台	大会関係車両
中央区選手村周辺	約 1.5ha	－	約 600 台	大会関係車両
江東区有明（IBC/MPC 周辺）	約 3.9ha	－	約 840 台	大会関係車両
OF ホテル	－	－	約 800 台	大会関係車両

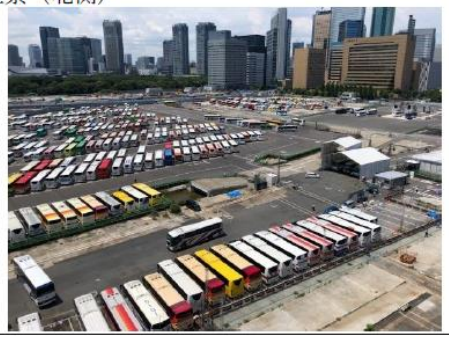
＊ 上表のほかに、バス事業者の営業所（バス約 500 台）等においても、収容・管理を行った。

大会期間中の状況

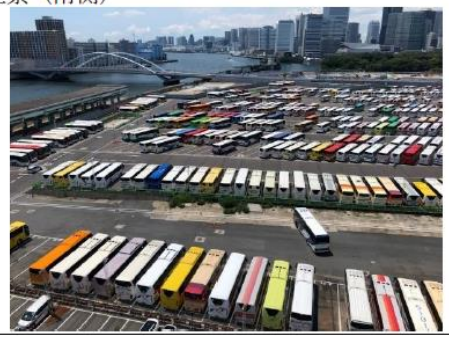
東京2020大会時は、デポ・モール等の輸送拠点から選手村や各競技会場へ円滑な輸送を行うことができた。中でも築地デポには1日、約2,000人のスタッフ、ドライバー、ボランティアが24時間体制で勤務し、競技スケジュールの変更にも臨機応変に対応する等、大会輸送を支えた。

▼築地デポの状況

全景（北側）



全景（南側）



ドライバー待機所状況



※資料を引用の上、一部加工　資料：東京2020大会の輸送の取組に関する報告書（2022年3月）

4.東京オリンピックの事例（提言）

◆交通及び輸送に関する今後の施策展開に向けた提言

大会に向けては、大会関係者等への安全・円滑な輸送サービスの提供と社会・経済活動の安定との両立を図ることを目的に、道路や鉄道などの交通インフラを最大限効率的に活用できるよう、関係者が連携して、交通マネジメントに取り組んできた。

市民や企業・経済界の皆様に、社会・経済活動に伴う様々な人の移動や配送などの手段・手法などを変更いただいた結果、交通マネジメントが有効に機能し、大会期間中の混雑緩和を図ることができたことで、円滑な大会輸送が実現した。

また、テレワークなどの多岐にわたる交通需要低減に向けた取組は、早期に多くの企業等で準備・実践いただいたことにより、コロナ禍に入ってからの事業継続策としても有効に機能し、大会時の混雑回避等の交通対策としても活かされた。

【提言１】

状況に応じて適切な交通流動を確保するためには、行政と市民や企業等とが、価値・目標などを共有し、理解と協力のもと、総合的な交通マネジメントを実施することが重要である。

【提言２】

台風や大地震、疾病流行などの大規模災害等においても、社会・経済活動が維持できる体制づくりに向けて、行政は企業等の事業継続の確保等に向けた情報提供・支援等を行うことが重要である。

また、企業の経営層は率先してテレワークや時差出勤等の多様で柔軟な働き方の定着や物流効率化などを推進し、従業員が安心して働くことができる環境整備を進めることが必要である。

【提言３】

より一層の物流効率化を図るには、従来の経済的な価値を生み出す物流（ビジネスロジスティクス）だけでなく、社会的な目的・目標の実現を目指しながら、人々の生活や安全を支える社会的な価値を重視する物流（ソーシャルロジスティクス）が必要である。

【提言４】

誰もが活躍できる共生社会の実現に向けて、障害の有無に関わらず安全・円滑に移動できるよう、ハード面でのバリアフリーの取組を社会全体に広く展開していくとともに、誰とでもスムーズなコミュニケーションが可能となる環境づくり（ソフト面でのバリアフリー）を進めることが重要である。

※資料を引用の上、一部加工　資料：東京2020大会の輸送の取組に関する報告書（2022年3月）

◆交通及び輸送に関する今後の施策展開に向けた提言

2013年1月7日、東京2020オリンピック・パラリンピック招致委員会は、14項目から成る立候補ファイルを国際オリンピック委員会（IOC）本部（ローザンヌ）へ提出した。
この１項目として輸送について以下のように記載されている。

あらゆる人々にとって安全、迅速かつ信頼性の高い輸送サービス
- 世界最高水準の輸送能力を持つ公共交通機関
- 全てのクライアント・グループにとって最短の移動時間を実現
- 空路によるアクセスは世界でも最高水準
- 世界最先端の技術を活用した適確な交通管理
- 観客の観戦チケットと交通チケットを統合

13.17　観客輸送方針
チケットを持っている観客がイベント当日に公共交通を利用するときに受けられる料金割引や無料輸送などの特典及びその範囲を説明してください。
駐車の需要を一定範囲内に収めるために予定している競技会場周辺の駐車規制について説明してください。

チケットの統合と公共交通機関利用の無料化

現在、東京では非接触型のIC共通乗車カードが1枚あれば、都内のあらゆる鉄道やバスを利用できるシステムが整えられている。

2020年東京大会では、例えばこのICカードと観戦チケットの統合や磁気カードなどの利用により、1枚のチケットで競技観戦と都内の公共交通機関を利用可能とする。

また、対象とする範囲は、都内競技会場を中心としたエリアにおいて円滑に移動できるように進めていく。

会場周辺における駐車の抑制

会場周辺における駐車の抑制については、事前の交通対策の広報や、警察による交通規制及び違法駐車取締り等を実施する。

また、車で来場希望の観客には、パーク&ライドを提供する。観客は、東京郊外に設置する専用駐車場で無料の公共交通機関に乗り換え、各競技会場にアクセスする。チケット購入時には、パーク&ライドの利用も一括予約できる体制を整えるなど、観客にとって利便性の高いシステムを構築する。

・観客

観客については、以下のことを実施することにより、公共交通機関の利用を促進する。

・会場での大会関係車両以外の駐車の禁止
・チケット保有者に対する競技観戦当日の公共交通機関の無料化
・都営地下鉄大江戸線など主要公共交通機関の24時間運行
・自動車利用を抑制するためのパーク&ライドの実施
・高齢者や障害者の特別な需要への対応

※資料を引用の上、一部加工　資料：東京都HP　東京2020立候補ファイル（2013年1月）

第５章
事例の収集･分析

（4）2019ラグビーW杯に関するデータ収集･分析

目 次

1. ラグビーワールドカップの事例 5-73
1.北海道札幌市会場 5-74
2.岩手県釜石市会場 5-80
3.東京都調布市会場 5-91
4.静岡県袋井市会場 5-103
5.愛知県豊田市会場 5-124

1.ラグビーワールドカップの事例

◆大会概要

■開催期間 2019（令和元）年９月20日（金）から11月２日（土）まで【44日間】
■開催都市 12会場19自治体
■試合数 45試合【当初予定48試合、台風19号の影響により３試合中止】
■入場者数 170万4,443人（うち東京会場 38万502人）【チケット販売率 約99.3%】
■ファンゾーン来場者数 113万7,000人

会場	徒歩圏の鉄道駅有無	駅シャトルバス	パーク＆バスライド
北海道札幌市	あり（１駅）	あり（4駅・無料）	なし
岩手県釜石市	あり（１駅）	あり（7駅・有料・予約制）	あり（4駐車場）
埼玉県熊谷市	なし	あり（5駅・無料・一部予約）	あり（4駐車場）
東京都調布市	あり（2駅）	あり（5駅・有料）	なし
神奈川県横浜市	あり（3駅）	なし	なし
静岡県袋井市	あり（1駅）	あり（１駅・無料）	あり（5駐車場）
愛知県豊田市	あり（2駅）	なし	あり（5駐車場）
大阪府東大阪市	あり（2駅）	あり（1駅・無料）	なし
兵庫県神戸市	あり（1駅）	あり（1駅・有料）	なし
福岡県福岡市	なし	あり（1駅＋１空港・有料）	あり（3駐車場）
熊本県熊本市	なし	あり（1駅・有料）	あり（4駐車場）
大分県大分市	なし	あり（2駅・無料）	なし（9駐車場）

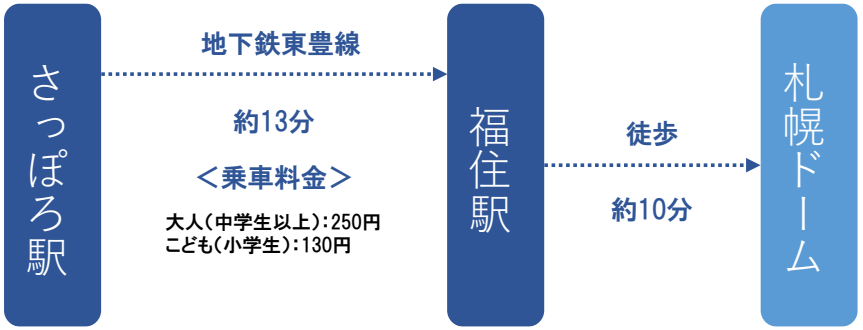
※大阪府東大阪市会場は輸送計画、開催時の結果等は非公開のため情報なし
※兵庫県神戸市会場は輸送計画は非公開、開催時の結果は無いため情報なし

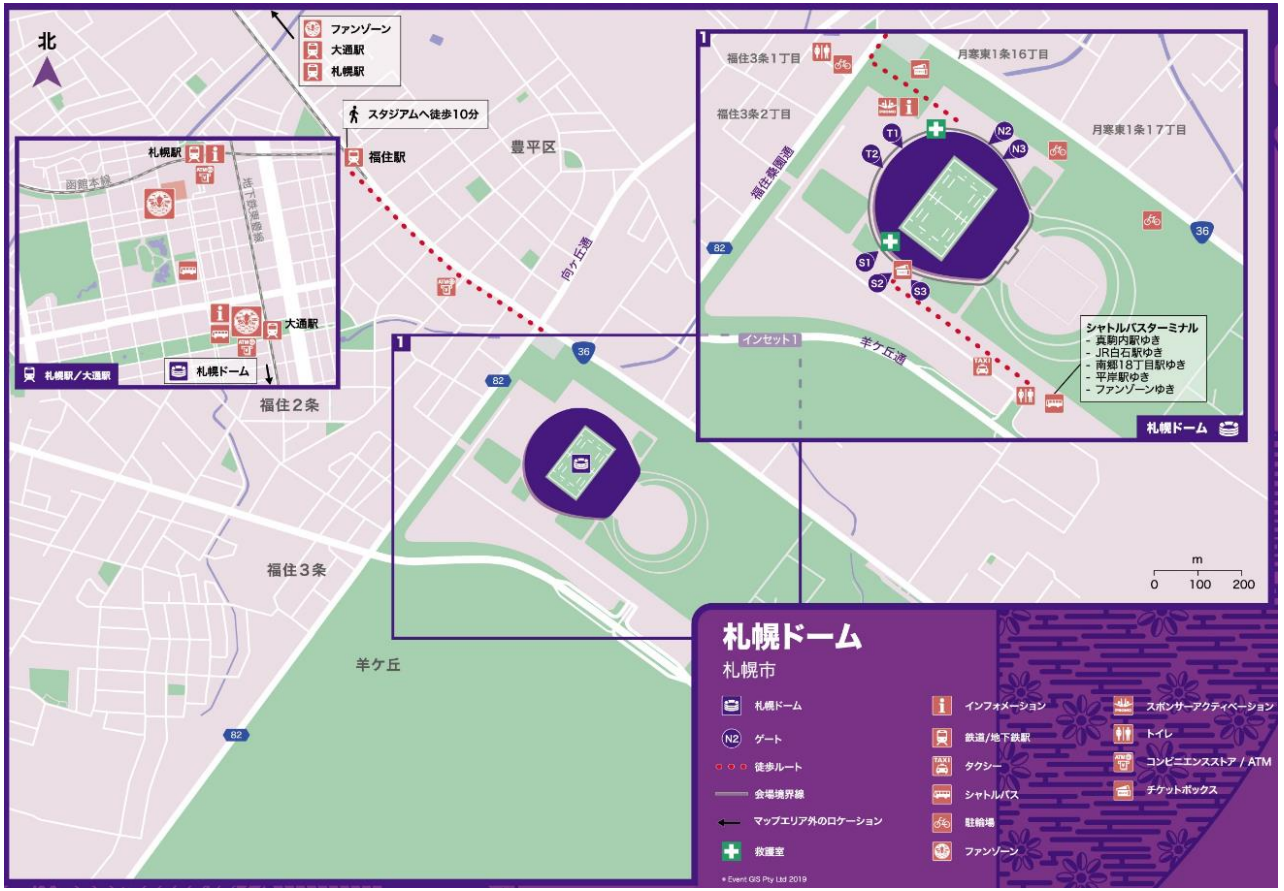
資料：ラグビーワールドカップ2019TM大会報告について

1.ラグビーワールドカップの事例

1.北海道札幌市会場

◆会場配置





資料：札幌ドームHP、ラグビーワールドカップ大会公式ウェブサイト「公式ベニュースペクテーターガイド」より(https://www.rugbyworldcup.com/news/401335)

1.ラグビーワールドカップの事例

1.北海道札幌市会場

事前計画:ラグビーワールドカップ2019調査業務報告書

◆輸送想定人員(想定観客数)

・約９万～１０万人を想定
※「ラグビーモードの想定観客席数３７,４３７席」に基づき、３試合での観客数を想定

◆地下鉄の輸送力(参考輸送実績)

・札幌ドーム最寄り地下鉄駅である東豊線・福住駅からの**１便当たりの輸送人員は、最大1,000人程度**とされる。
・札幌市交通局では札幌ドームでのコンサート開催時に**臨時便7便**の増便を行った実績があり、これが輸送力拡大の限界とされる。
※令和４年時点（平成２８年改正ダイヤ）のピークである平日８時台のダイヤは１５便であり、**１時間当たり15,000人程度は輸送可能**と想定される

◆シャトルバスの運行概要

・札幌ドームで収容規模80%の集客が想定される野球・サッカーの試合、イベント等が開催の際に、シャトルバス（有料）が運行されてきた。
・主催者は集客数を想定の上でシャトルバス運行について判断し、バス運行事業者とともに運行計画を行うものとされる。
・野球・サッカーの試合では、公共交通機関５駅（地下鉄平岸駅、地下鉄真駒内駅、新札幌バスターミナル、地下鉄南郷18丁目駅、JR白石駅）からシャトルバスが運行されている。
・野球・サッカーの試合、コンサート等では、往路便は開場30分前から試合開始または開演時まで随時運行。復路便では試合終了または終演から随時運行し、会場滞留数等に応じて運行終了を判断している。
・ラグビーワールドカップ開催時には、試合日に会場が満員となることを想定した上でシャトルバス運行計画を主催者側で作成することとなる。

資料：ラグビーワールドカップ２０１９調査業務報告書（札幌市HP）

1.ラグビーワールドカップの事例

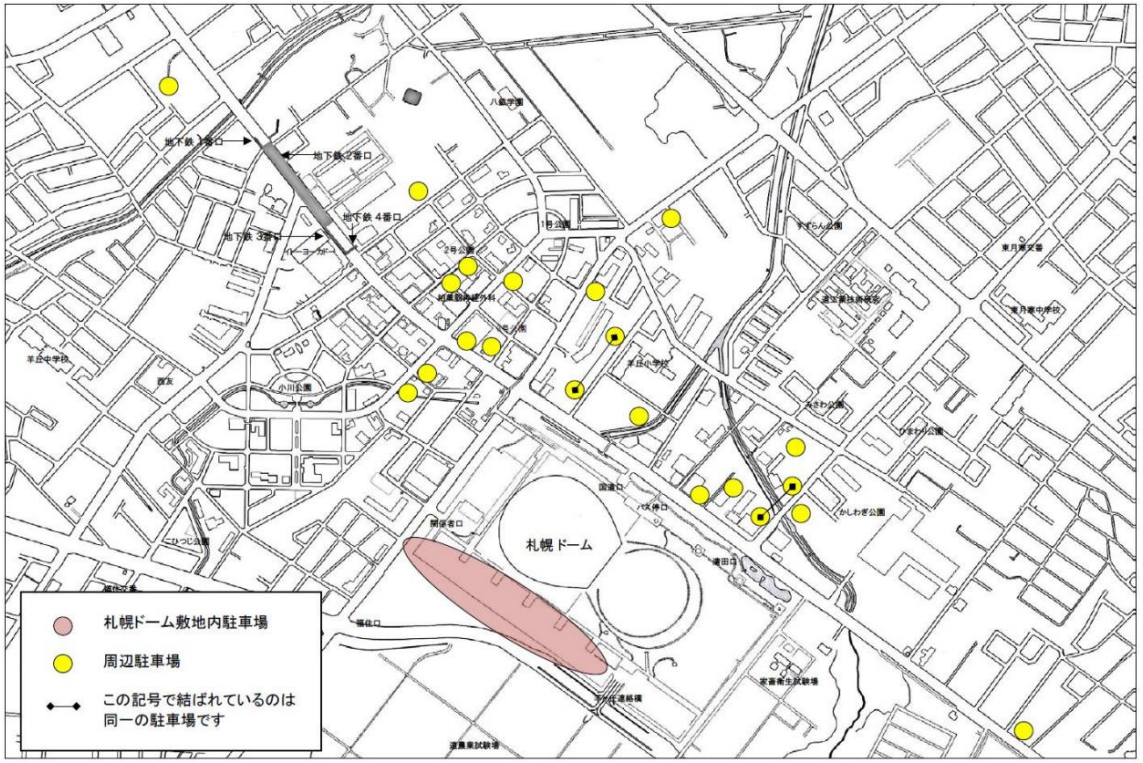
1.北海道札幌市会場

事前計画：ラグビーワールドカップ2019調査業務報告書

◆P＆R駐車場の運営概要

1.札幌ドーム敷地内
- 一般駐車場収容可能台数：　１,３９１台
- 野球・サッカー試合、イベントにおいては、このうち６００～８００台分を有料貸出
（主催者及び関係者車両の駐車枠運用により調整）

2.札幌ドーム周辺
- 現状把握するところでは、周辺１９か所で１,６００台程度の駐車が可能
（**営業については各駐車場の事業者判断**となる）



資料：ラグビーワールドカップ２０１９調査業務報告書（札幌市HP）

1.ラグビーワールドカップの事例

1.北海道札幌市会場

開催後の結果：ラグビーワールドカップ2019™大会報告書（札幌市）

◆基本方針

- 安心・安全を第一に一般観戦客に関する輸送計画を北海道警察等、関係機関と協議を重ねたうえで策定し、大会当日における輸送を実施し、**大きな問題なく終えることができた**。
- なお、チームや大会役員、メディア等、関係者についての輸送は組織委員会が担った。

◆手段別の入場・退場者数

- 開催日によって若干異なるが、**入場は地下鉄が半数強、シャトルバスが15～17%となっており、退場時はシャトルバスとその他が増えて、地下鉄・タクシーが減る傾向**となっている。

（1）9月21日（土）オーストラリア 対 フィジー 観客数36,482人

●入場時

区分	交通手段	便数	人数	分担率
	地下鉄東豊線		19,244	52.7%
シャトルバス	大通ビッセ	36	1,529	
	北3条広場	34	1,152	
	真駒内駅	14	530	
	平岸駅	18	608	
	JR白石駅	18	748	
	南郷18丁目駅	21	966	
	計	141	5,533	15.2%
	貸切バス	22	990	2.7%
	タクシー	763	1,984	5.4%
	その他		8,731	24.0%
	合計		36,482	100.0%

●退場時

区分	交通手段	便数	人数	分担率
	地下鉄東豊線		15,942	43.7%
シャトルバス	大通公園	57	2,845	
	ー			
	真駒内駅	18	1,039	
	平岸駅	20	1,051	
	JR白石駅	16	786	
	南郷18丁目駅	20	1,122	
	計	131	6,843	18.8%
	貸切バス	22	990	2.7%
	タクシー	383	944	2.6%
	その他		11,763	32.2%
	合計		36,482	100.0%

（2）9月22日（日）イングランド 対 トンガ 観客数35,923人

●入場時

区分	交通手段	便数	人数	分担率
	地下鉄東豊線		19,708	54.9%
シャトルバス	大通ビッセ	36	1,889	
	北3条広場	34	1,443	
	真駒内駅	14	520	
	平岸駅	18	666	
	JR白石駅	18	599	
	南郷18丁目駅	19	987	
	計	139	6,104	17.0%
	貸切バス	25	1,125	3.1%
	タクシー	949	2,467	6.9%
	その他		6,519	18.1%
	合計		35,923	100.0%

●退場時

区分	交通手段	便数	人数	分担率
	地下鉄東豊線		14,890	41.4%
シャトルバス	大通公園	58	3,015	
	ー			
	真駒内駅	19	1,124	
	平岸駅	24	1,313	
	JR白石駅	17	1,045	
	南郷18丁目駅	24	1,405	
	計	142	7,902	22.0%
	貸切バス	25	1,125	3.1%
	タクシー	52.9	1,375	3.8%
	その他		10,631	29.6%
	合計		35,923	100.0%

資料：ラグビーワールドカップ２０１９大会報告書（札幌市提供）

1.ラグビーワールドカップの事例

1.北海道札幌市会場

開催後の結果：ラグビーワールドカップ2019™大会報告書（札幌市）

◆基本方針

- 安心・安全を第一に一般観戦客に関する輸送計画を北海道警察等、関係機関と協議を重ねたうえで策定し、大会当日における輸送を実施し、大きな問題なく終えることができた。
- なお、チームや大会役員、メディア等、関係者についての輸送は組織委員会が担った。



◆地下鉄

- 海外からの観戦客が1試合あたり約14,000人（約40%）と非常に多く、さらにファンゾーンやパブリックビューイングが札幌駅南口広場や、大通公園等で開催されるため、市内中心部に人が集中することから、札幌ドームへの移動に際しては**地下鉄東豊線の混雑が予想**された。
- また、９月22日には地下鉄東豊線豊平公園駅を最寄りとする北海きたえーるで、ワールドカップバレー2019の日本代表戦も予定されていたことから、地下鉄東豊線の一層の混雑が予想された。
- そこで、**地下鉄の大幅な増便**及びさっぽろ駅、大通駅、豊平公園駅、福住駅といった**主要駅における駅員の増員**により、**輸送能力の拡大**を図った。
- また、外国人観戦客は、SAPICAやSUICAといった交通系ICカードの保有率が低く、**券売機の混雑が予想**されたため、**乗車券の手売り販売**や、**往復の乗車券をセットにして販売**するといった対策を講じた。





◆シャトルバス

①既存シャトルバス

- 札幌ドームでスポーツやコンサート等の大型イベント等と同様にシャトルバス4路線（真駒内駅・平岸駅路線/㈱じょうてつ、JR白石駅路線/ジェイ・アール北海道バス㈱、南郷18丁目駅路線/北海道中央バス㈱）を運行した（**路線バスタイプ**）。
- 運行時間は、往路は試合開始の約3時間前から試合開始時間まで、復路は試合終了後からとし、**予約不要、運賃は無料**とした（**通常、大人210円**、こども110円）。



②ファンゾーンシャトルバス

- 地下鉄利用者の分散を図るため、ファンゾーン会場からほど近い大通りピッセ及び札幌市北3条広場から札幌ドームへのシャトルバス2路線を運行した。復路については、札幌ドームからテレビ塔付近への1路線のみ運行した。
- 札幌ドームでの乗車場所は、札幌ドームシャトルバスターミナル内の旧新札幌バスターミナル路線乗り場（2018年12月廃止）を利用した。
- 運行時間は、往路は試合開始の約3時間45分前から1時間15分前、復路は試合終了後からとし、**運賃は無料**とした。
- バスは両日、**路線バスタイプ30台、貸し切りバスタイプ10台**、計40台を配置し運行した。

資料：ラグビーワールドカップ２０１９大会報告書（札幌市提供）

1.ラグビーワールドカップの事例

1.北海道札幌市会場

開催後の結果：ラグビーワールドカップ2019™大会報告書（札幌市）

◆タクシー

- セキュリティ面や関係者による駐車場の利用計画を踏まえ、既存の場所とは別の場所にコーンとバーによる囲いを作り、**タクシープールを設置**し、警備員や乗客誘導スタッフを配置の上、運用した。
- また、事前予約によるタクシーの迎車については、待機スペースがないことから、**入場不可**とした。
- 上記の運用については、事前に一般社団法人北海道ハイヤー協会に説明し、協会加盟のタクシー・ハイヤー会社各社に周知をしていただいた（MKタクシーについては、別途個別に説明）。
- 両日ともに来場時に問題はなかったが、21日の退場時は**乗客待機列に対し、タクシーの台数が不足する状況**となり、運営本部から協会に対し、**配車要請を実施**した。22日については**十分なタクシーの台数が待機し、不足することはなかった**。

◆自家用車

- 札幌ドーム駐車場は、事前に組織委員会から許可を得た関係者車両や大会公式ツアーの貸切バスのみが使用可能であり、**一般観戦客の自家用車での利用は認められない運用**であった。
- ただし、車いす専用駐車場については南ゲート前に設けられ、**車いすチケットを購入し、かつ、車両での来場を希望された方は利用が可能**であった。



◆交通混雑緩和のための注意喚起

- 交通局の協力のもと、以下を行った。
  ①早期来場促進
  ②交通系ＩＣカード及びドニチカの購入促進
  ③無料シャトルバスの運行情報について記載したＡ１ポスター（日本語ver_300枚、英語ver_100枚）を地下鉄全駅の券売機及び改札周辺に掲出
- 交通局の広告枠である地下鉄車両広告メディア「まど上ポスター」（Ｂ3ワイド440枚）及びデジタル広告メディア「SAPPORO SNOW VISION」において、一般市民に対する**混雑情報の事前周知、注意喚起**を交通局業務枠として掲出した。



B3ワイドポスター



A1ポスター

資料：ラグビーワールドカップ２０１９大会報告書（札幌市提供）

1.ラグビーワールドカップの事例

2.岩手県釜石市会場

◆会場配置

釜石駅 → 三陸鉄道リアス線 約12分 料金：310円 → 鵜住居駅 → 徒歩 約10分 → 鵜住居復興スタジアム



資料：釜石鵜住居復興スタジアムHP、ラグビーワールドカップ大会公式ウェブサイト「公式ベニュースペクテーターガイド」より(https://www.rugbyworldcup.com/news/401335)

2.岩手県釜石市会場

◆輸送想定人員（想定観客数）

・16,000人　　※スタジアムの常設席6,000席、仮設スタンド約10,000席

◆事前に想定された課題と対応策

- 観客約16,000人の来場手段を確保する必要があったが、スタジアムの最寄りの三陸鉄道鵜住居駅の三陸鉄道は通常1時間～2時間程度に1本運行されるローカル線のため、**観客全てを輸送することは困難**であるほか、車両の保有数や単線といった物理的条件を踏まえると大幅な輸送力の強化は難しく、輸送の中心とすることはできなかった。
- また、スタジアム周辺の道路状況は、南北に国道45号と三陸自動車道が通っているものの、幹線道路はこの2路線のみであり、迂回路もないことから**交通渋滞の抑制も重要な課題**となっていた。
- このため、**スタジアム周辺への車両の流入を抑制しつつ、既存の公共交通機関の輸送力を補う輸送計画の作成**を行った。
- 計画では、**鉄道等既存の交通機関を最大限活用したうえで、以下を3本の柱**として観客輸送を行うこととした。

市内中心部からのシャトルバスの運行
パーク&ライド駐車場の運用
県内主要駅等からスタジアムへ直行するライナーバスの運行

（1）バス車両の確保

- 250～270台の大型バスの確保が必要と見込まれたが、県内のバス事業者のみでは困難

（2）スタジアム周辺の乗降場等の利用計画

- スタジアムに併設する駐車場が使用できない
- 大型の荷物などが持ち込み禁止のため手荷物預かり所が必要

（3）交通規制・交通誘導

- 交通規制は、観客輸送バスの通行を円滑にしつつ、地域住民に対する影響が最小になるよう配意

（4）災害時における観客、大会関係者等の安全かつ円滑な避難誘導

- 東日本大震災の津波からの復興を示し、災害時の安全かつ円滑な避難誘導・関係各所の連携

（5）消防・医療救護関係機関等と連携した観客向け医療救護体制

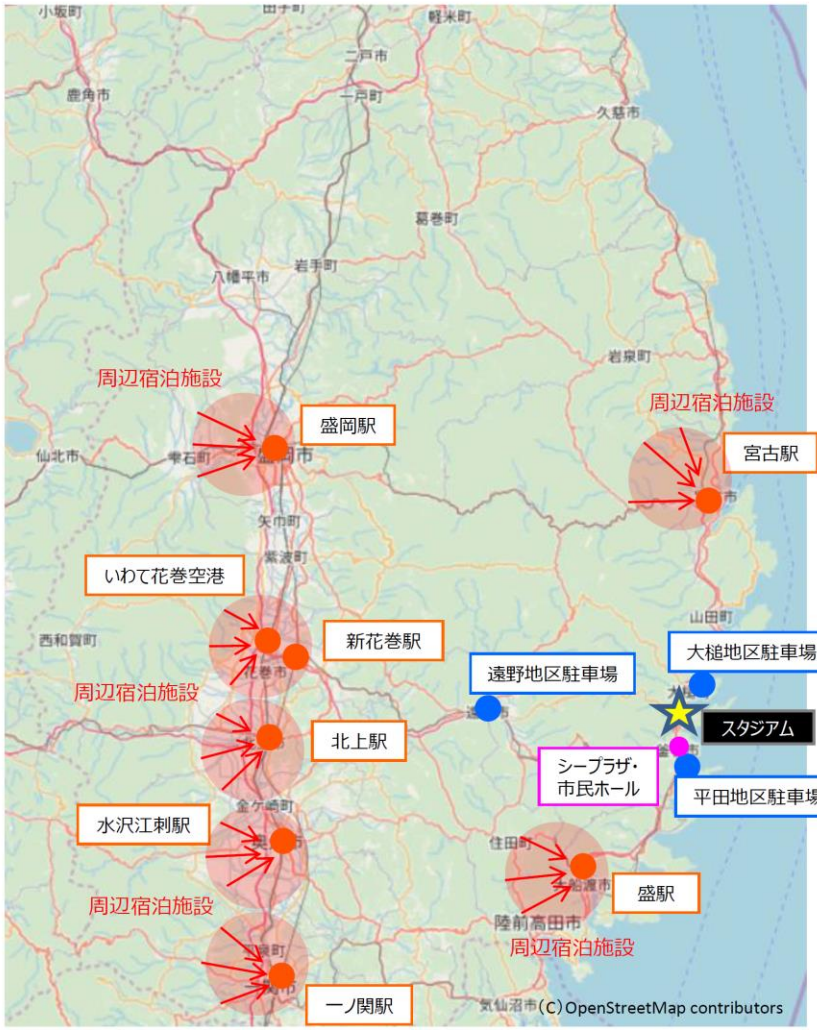
- スタジアム周辺は傷病者に対応する医療施設が少なく、また三次救急病院へ輸送する距離も長い地域特性

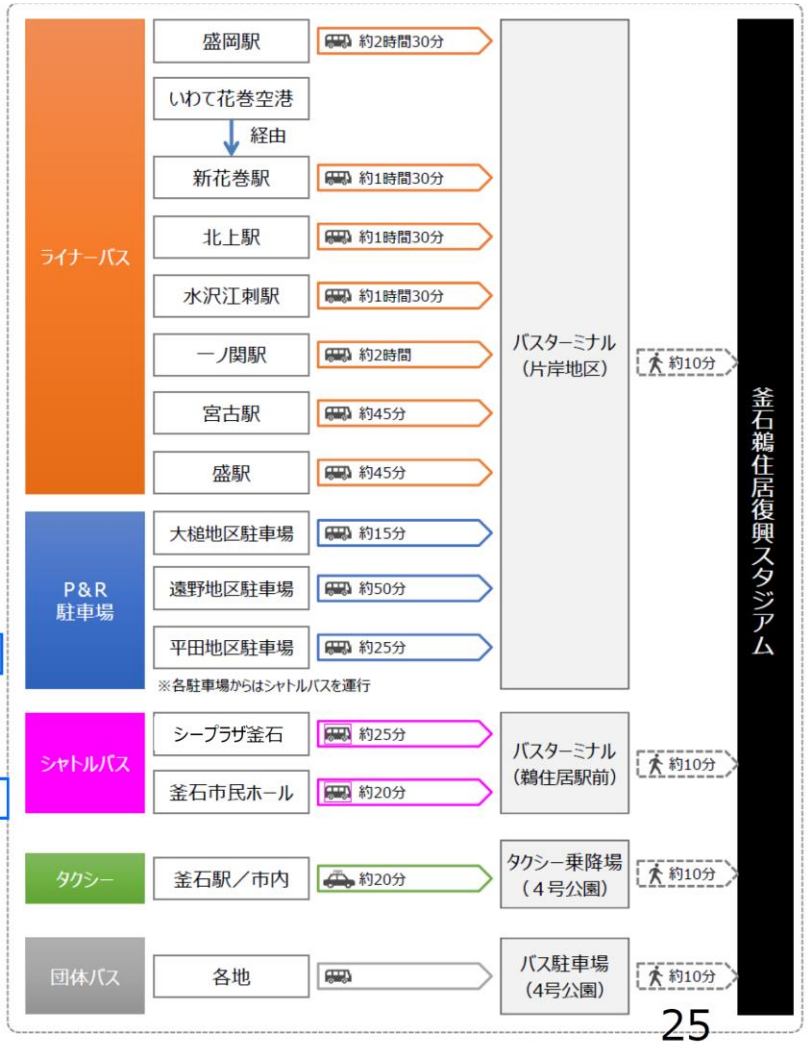
資料：ラグビーワールドカップ２０１９について（釜石市HP）、ラグビーワールドカップ2019™日本大会　岩手・釜石開催の記録

1.ラグビーワールドカップの事例

2.岩手県釜石市会場

◆輸送体系





25

資料：ラグビーワールドカップ２０１９について（釜石市HP）

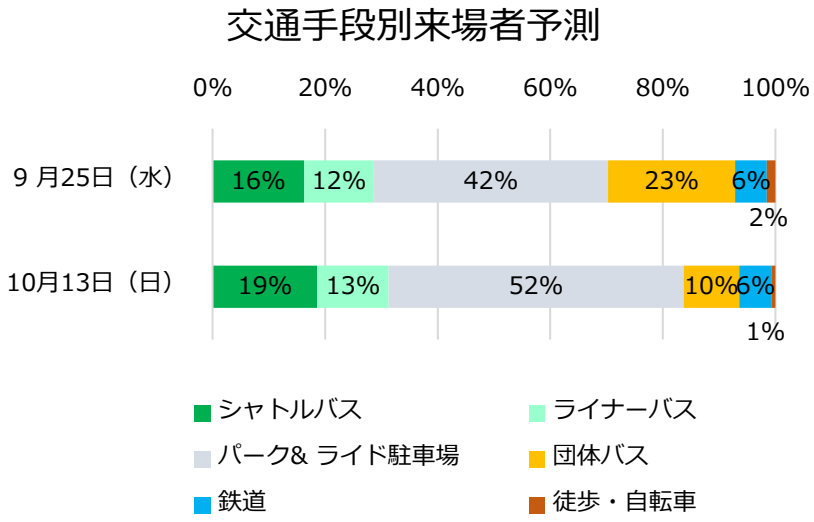
2.岩手県釜石市会場

◆来場者動向予測・手段別輸送人員

- 過去の大規模イベントの実績等を踏まえ、方面別の来場者予測を実施した。
- また、来場者予測を踏まえ、手段別の輸送人数（輸送母数）を設定した。

発地域	9月25日（水） フィジーvウルグアイ	10月13日（日） ナミビアvカナダ
岩手県内	10,200人 （64%）	10,400人 （65%）
岩手県外	5,100人 （32%）	5,300人 （33%）
外国	700人 （4%）	300人 （2%）
合計	16,000人（100%）	16,000人（100%）

交通手段	出発地等	9月25日（水）	10月13日（日）
シャトルバス	釜石市民ホール	1,925人	2,256人
	シープラザ釜石	675人	720人
パーク&ライド駐車場	遠野市	2,130人	2,930人
	大槌町	1,196人	1,461人
	釜石市平田地区	3,335人	3,995人
ライナーバス	盛岡駅	990人	900人
	新花巻駅／いわて花巻空港	405人	360人
	北上駅	315人	315人
	水沢江刺駅	90人	135人
	一ノ関駅	90人	135人
	宮古駅	45人	90人
	盛駅	45人	90人
鉄道	鵜住居駅	895人	906人
徒歩・自転車	各地	247人	121人
団体バス	教育プログラム	2,325人	562人
	その他団体バス	1,292人	1,024人
合計		16,000人	16,000人



資料：ラグビーワールドカップ２０１９について（釜石市HP）、ラグビーワールドカップ2019™日本大会　岩手・釜石開催の記録

1.ラグビーワールドカップの事例

2.岩手県釜石市会場

◆鉄道の概要

- JR東日本㈱及び三陸鉄道㈱にて当日の新幹線を含む**最大限の臨時便の運行**。また、JR釜石線では試合前日～翌日にも**臨時列車を運行**。

◆シャトルバス・P＆R駐車場の概要

- 予約申込みは、交通輸送警備業務の受託先が保有するシステムを利用し、**インターネットからの申込**とした。
- **座席に余裕があった場合に限り、各交通手段の乗り場において当日利用の受付**を行った。当日券は、**事前予約に係る決済手数料相当額である500円を加えた額**とした。

①シャトルバス

1.ライナーバス（要予約・利用料金：1,000円/人（1日券））

・ライナーバスは県内内陸部及び沿岸部の鉄道主要駅や空港からスタジアムへ直通するバス。
・いわて花巻空港及び盛岡駅以南のすべての新幹線停車駅を発着地として設定し、スタジアムを挟んだ南北の輸送力を確保するため宮古駅及び盛駅を発着地とした。
・往路：概ね試合開始５時間前から運行開始、1時間前までに到着
・復路：概ね試合終了40分後出発

2.釜石市中心部からのシャトルバス（要予約・利用料金：500円/人）

・シャトルバスはファンゾーン（釜石市民ホールTETTO）及び釜石駅周辺（シープラザ釜石）からスタジアムへ直通するバス。
・往路：概ね試合開始1時間前を目標（3時間前から運行開始、試合中も一定間隔で運行）
・復路：試合終了2時間後までを目途（輸送完了しない場合は継続）

②P＆R駐車場の運営概要

特設駐車場を設け、駐車場⇔（シャトルバス）⇔スタジアムのP&R実施
駐車可能台数：約2,750台（４か所）
駐車料金　　：要予約・1,000円/台（シャトルバスは無料）

方面	場所	駐車可能台数	ﾊﾞｽﾀｰﾐﾅﾙまでの所要時間
北方面（大槌町）	大槌町職員駐車場	約350台	約15分
	新町グラウンド駐車場		
西方面（遠野町）	遠野運動公園駐車場	約800台	約50分
南方面（釜石市平田地区）	岩手県水産技術センター隣接地	約1,600台	約25分
合計		約2,750台	

※ターミナルから会場まで徒歩10分

◆バス車両の確保

- 計画作成の段階で約250～270台の大型バスが必要と見込まれ、県内のバス事業者のみで必要な車両数確保が困難であった。
- このため、公益社団法人岩手県バス協会を通じて、**県外のバス協会（青森県、宮城県、秋田県）に対して車両提供の協力要請**を行った。その後、各県のバス事業者に対して提供可能車両台数の調査を実施し、必要な車両の確保を行った。

資料：ラグビーワールドカップ２０１９について（釜石市HP）、ラグビーワールドカップ2019™日本大会　岩手・釜石開催の記録

2.岩手県釜石市会場

◆スタジアム周辺の乗降場等の利用計画

- スタジアムに併設する駐車場が使用できないことから、スタジアム北側の民有地（片岸特設バスターミナル）、公園用地（鵜住居4号公園）、うのすまい・トモス駐車場の3箇所をバス乗降場として設定した。

片岸特設バスターミナル ※**ターミナルから会場まで徒歩10分**

- 最も面積が広く、ライナーバス、P&Rシャトルバスの乗降場として使用

鵜住居4号公園

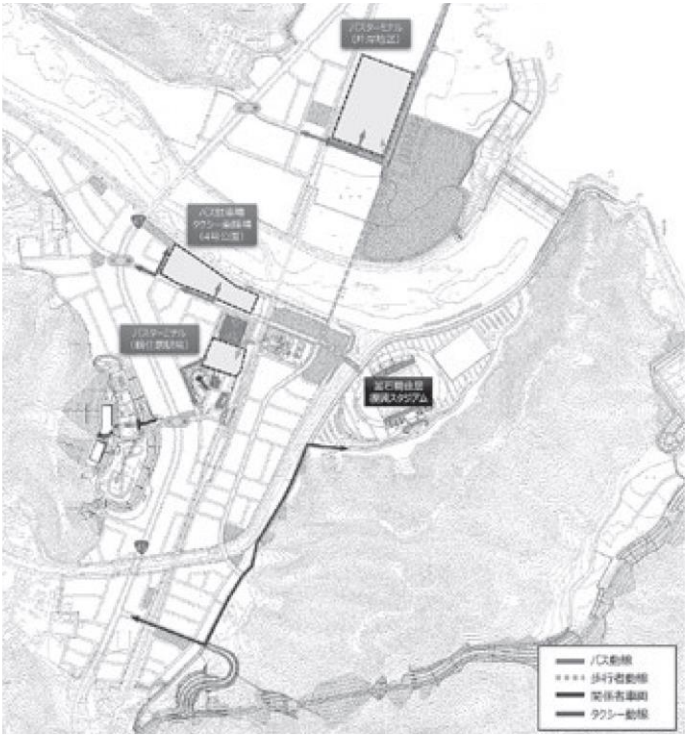
- ツアーバス、団体バス駐車場として使用

うのすまい・トモス駐車場

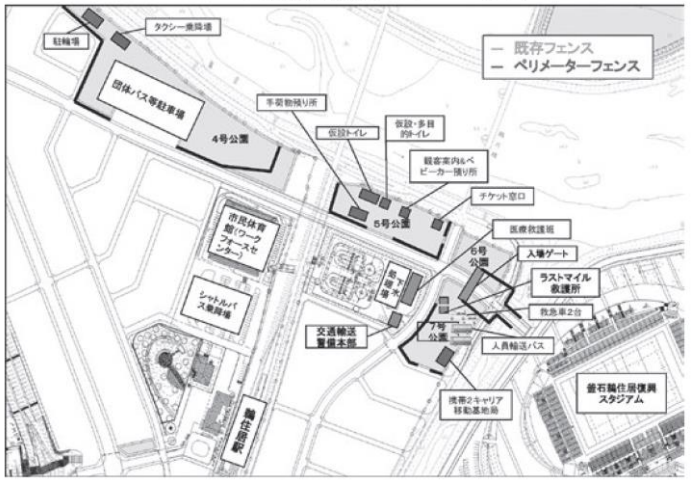
- 鵜住居駅に近接しているため釜石市民ホール TETTO （ファンゾーン）及びシープラザ釜石（釜石駅隣接）までのシャトルバス乗降場として使用

その他

- 福祉シャトル：車いす席購入者以外の障がいによる歩行困難者のためのシャトルバス（車いす乗車可能車両）を1台用意し、入場ゲート手前にある下水処理場とターミナル間で運行を行った。
- 手荷物預かり所：入場ゲート手前に手荷物預かり所を設置した。手荷物預かり所は物品管理のノウハウを活かすため宅配事業者に業務を委託し、荷物に預かり証を付してトラックのコンテナで保管を行った。



RWC2019釜石鵜住居復興スタジアム周辺図



資料：ラグビーワールドカップ2019™日本大会　岩手・釜石開催の記録

2.岩手県釜石市会場

◆交通規制

交通規制は、観客輸送バスの通行を円滑にしつつ、地域住民に対する影響が最小になるよう配意して計画し、警察と調整しながら実施した。

・スタジアム周辺

規制種別		車両通行止め	駐停車禁止	駐車禁止	歩行者専用	指定方向外進行禁止
時間	9/25	10：30～18：00				
	10/13	8：30～16：00（未実施）				
路線数		7路線	3路線	1路線	3路線	－
距離/箇所		約4,000m	約450m	約200m	約1,200m	3交差点 8箇所
除外車両		大会関係車両を除く ※学校前交差点のみ、「路線バス、タクシー、大会関係車両を除く」				

・ファンゾーン周辺

規制種別		車両通行止め
時間	9/25	10：30～18：00
	10/13	8：30～16：00（未実施）
路線数		1路線
距離/箇所		約130m
除外車両		大会関係車両を除く

・交通誘導員の配置状況

イ　交通誘導要員の配置状況

（ア）スタジアム周辺（９月25日）

任務内容	配置箇所数	人数	その他
交通規制	12	22人	交通規制、駐車禁止対応で足りない部分は、３人の遊撃の職員で対応
駐車禁止対応	4	２人	

（イ）ファンゾーン周辺（９月25日）

任務内容	配置箇所数	人数	その他
交通規制	2	６人	－

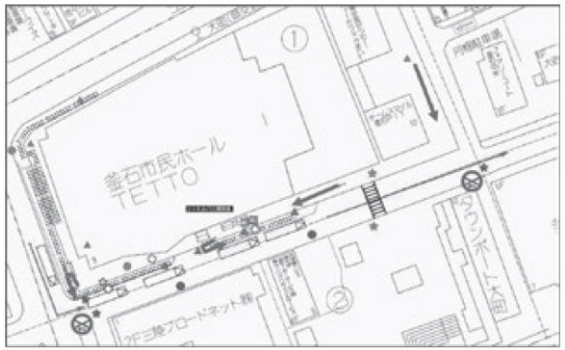


スタジアム付近での誘導状況



ファンゾーン付近での誘導状況

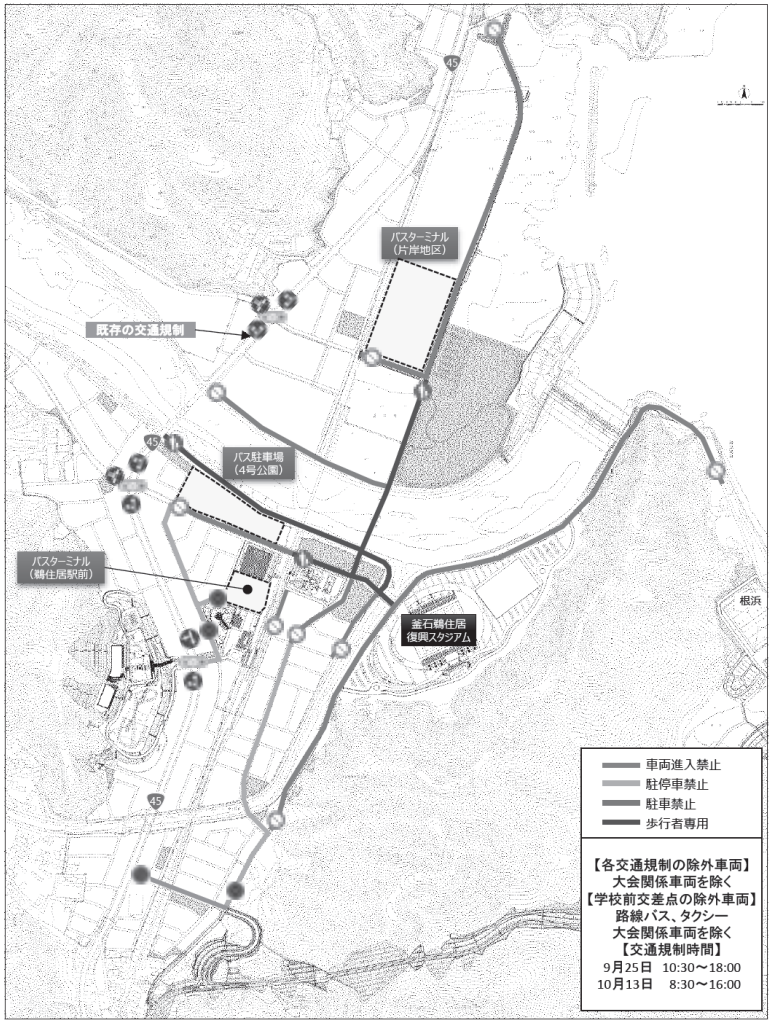
釜石市民ホール TETTO 周辺の交通規制図



交通規制標識設置状況



会場周辺の交通規制図



資料：ラグビーワールドカップ2019™日本大会　岩手・釜石開催の記録

2.岩手県釜石市会場

◆広報

1.ホームページ

・**特設ホームページ「いわて・かまいしラグビー情報」**において、来場手段の周知を行った。また、**鉄道・バス双方の情報が入手できるよう、JR東日本盛岡支社のホームページと相互リンク**を行った。

2.テレビ・ラジオ・新聞

・県内外にスタジアムまでの来場手段及び自家用車利用の抑制協力を広く周知するため、**テレビ、ラジオ等による広報**を実施した。

交通輸送に係るテレビ・ラジオ等広報一覧

媒体	放送局／新聞社	内　容	期間／掲載日	備考
テレビ	岩手放送	バス予約促進 自家用車規制	9／1～10/13	135本
	テレビ岩手			35本
	めんこいテレビ			35本
	岩手朝日テレビ			35本
	青森放送　※県外			30本
	秋田放送　※県外			30本
	東北放送　※県外			25本
ラジオ	岩手放送	バス予約促進 自家用車規制	9／1～10/13	70本
	青森放送　※県外			25本
ラジオ	秋田放送　※県外	バス予約促進 自家用車規制	9／1～10/13	25本
	東北放送　※県外			25本
新　聞	岩手日報	バス予約促進 自家用車規制	9／6 ＆ 9／13	－
	復興釜石			－
	岩手日日			－
	岩手日報タブロイド	バス予約促進 （8P中1P）	9／19	朝刊折込 ＆2万部
その他	ハイウェイラジオ	交通規制、混雑情報	－	－
	道路交通情報センター	交通規制、混雑情報	－	－

資料：ラグビーワールドカップ2019™日本大会　岩手・釜石開催の記録

1.ラグビーワールドカップの事例

2.岩手県釜石市会場

◆広報

3.チラシ・広報紙等配布物

・**来場手段を記載したチラシを25,000枚（英語版5,000枚を含む）作成し、コンビニエンスストアへの配架や関係団体への送付**等を行い、周知を図った。

・釜石市の広報紙である**「広報かまいし」に令和元年（2019年）6月から10月の間で9回交通輸送関係の記事を掲載**したほか、県内市町村の広報紙への掲載を要請し、**5市町村の広報紙で来場手段に関する周知**が行われた。

4.告知看板の設置及び電光掲示板での広報

・釜石市内中心部やスタジアム周辺を中心として、試合日の2週間前頃から**交通規制等の事前告知看板を設置**した。

・道路管理者の協力のもと、**高速道路等の電光掲示板で交通輸送に関する案内表示**を行った。



事前告知看板 1



事前告知看板 2

交通輸送チラシ



広報かまいし（８月15日号）



道路管理者による広報一覧

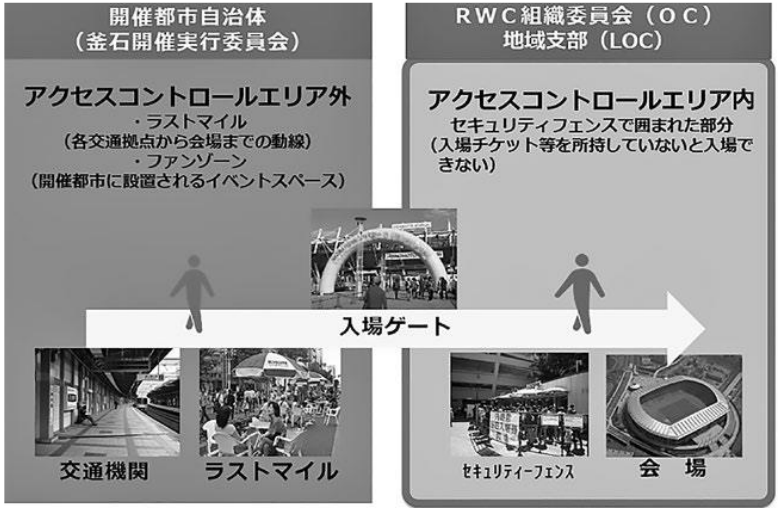
依頼先	路線	媒体	広報場所（表示箇所・画面数）
東日本高速道路株式会社	東北自動車道	①道路情報板 ②ハイウエイラジオ	①花巻、北上、前沢（４画面） ②前沢、矢巾（２か所）
国土交通省 三陸国道事務所	釜石自動車道	①道路情報板 ②案内看板	①釜石（２画面） ②釜石（最大：10か所）
国土交通省 南三陸国道事務所	三陸自動車道	①道路情報板 ②案内看板	①釜石、大槌（８画面） ②釜石、大槌（10か所）
国土交通省 岩手河川国道事務所	釜石自動車道	道路情報板	遠野（２画面） ※三陸国道事務所を通じて調整、実施
岩手県 県土整備部 道路環境課	国道106号 国道283号	道路情報板	釜石、遠野、宮古 （３地区・５画面）

資料：ラグビーワールドカップ2019™日本大会　岩手・釜石開催の記録

2.岩手県釜石市会場

◆災害時における観客、大会関係者等の安全かつ円滑な避難誘導

- 釜石鵜住居復興スタジアムの建設地は、東日本大震災津波における津波被害の被災地であり、大会関係者等約18,000人の避難場所や会場から避難場所へ至る避難経路、安全かつ円滑に避難させるための避難誘導できるよう、警備計画に盛り込んだ。







◆消防・医療救護関係機関等と連携した観客向け医療救護体制

- スタジアム周辺は傷病者に対応する医療施設が少なく、また三次救急医療機関へ輸送する距離も長い地域特性であるため、観客等に適切な医療を提供するための、会場内外の救護所の設置、ラストマイルにおける一般救急の活用法などについて計画した。

◆ボランティア

- ボランティアは公式ボランティアとして組織委員会ボランティア、開催都市ボランティアがあり、これとは別に開催都市独自ボランティアがある。

種類		対応
公式ボランティア	組織委員会	スタジアム内での案内誘導、清掃等
	開催都市	ラストマイル、主要駅、ファンゾーンでの案内誘導、インフォメーションでの案内活動
開催都市独自ボランティア		ガイドブック配布、ウェルカムコール、ファンゾーンへの誘導、交通拠点での案内

資料：ラグビーワールドカップ2019™日本大会　岩手・釜石開催の記録

1.ラグビーワールドカップの事例

2.岩手県釜石市会場

◆来場者の交通分担率(往路)

- 来場者は14,025人、交通手段分担率は**その他（鉄道、団体バス、タクシー等）が最も多く50%、P&Rが24%、ライナーバスが15%、シャトルバスが11%**となっている。
- 事前登録の「バス輸送システム」を約半数の7千人が利用して、復興道路等を通行し滞りなく送迎。
- **大会当日の交通量は平日とほぼ同等**で、高規格道路と並行国道が適切に分担してバス輸送を支え、**円滑な観客輸送が実施**された。

◆ライナーバス等の乗車数(往路)

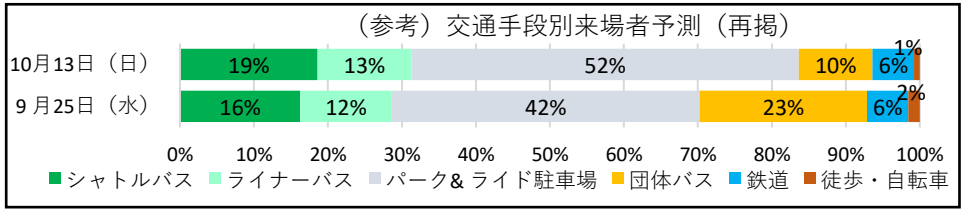
1.ライナーバス
- 盛岡駅：766人⇒21台
- 新花巻駅：424人⇒10台
- 北上駅：374人⇒9台
- 水沢江刺駅：158人⇒4台
- 一ノ関駅：115人⇒3台
- 宮古駅：107人⇒3台
- 盛駅：71人⇒2台

2.シャトルバス
- 釜石市民ホール：851人⇒18台
- シープラザ釜石：716人⇒22台

3.P&R駐車場
- 遠野運動公園：876人⇒18台
- 大槌町役場職員駐車場：518人⇒6台
- 平田駐車場：2,020人⇒45台

■来場者数及びライナーバス等の乗車数　資料：岩手県文化スポーツ部ラグビーワールドカップ2019推進室　提供



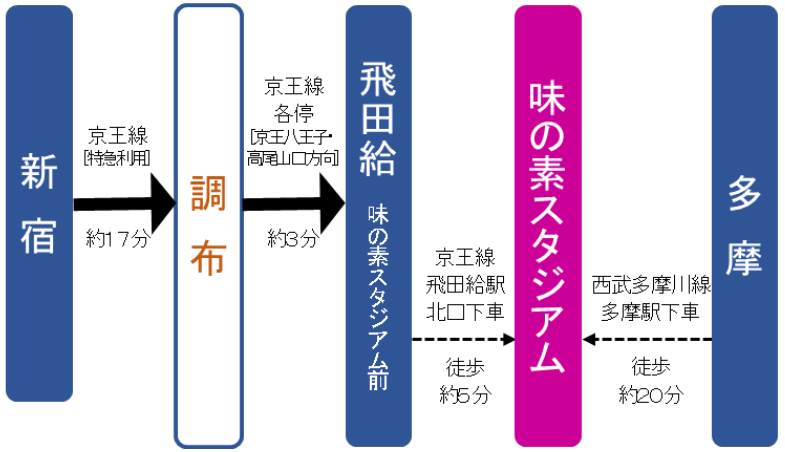


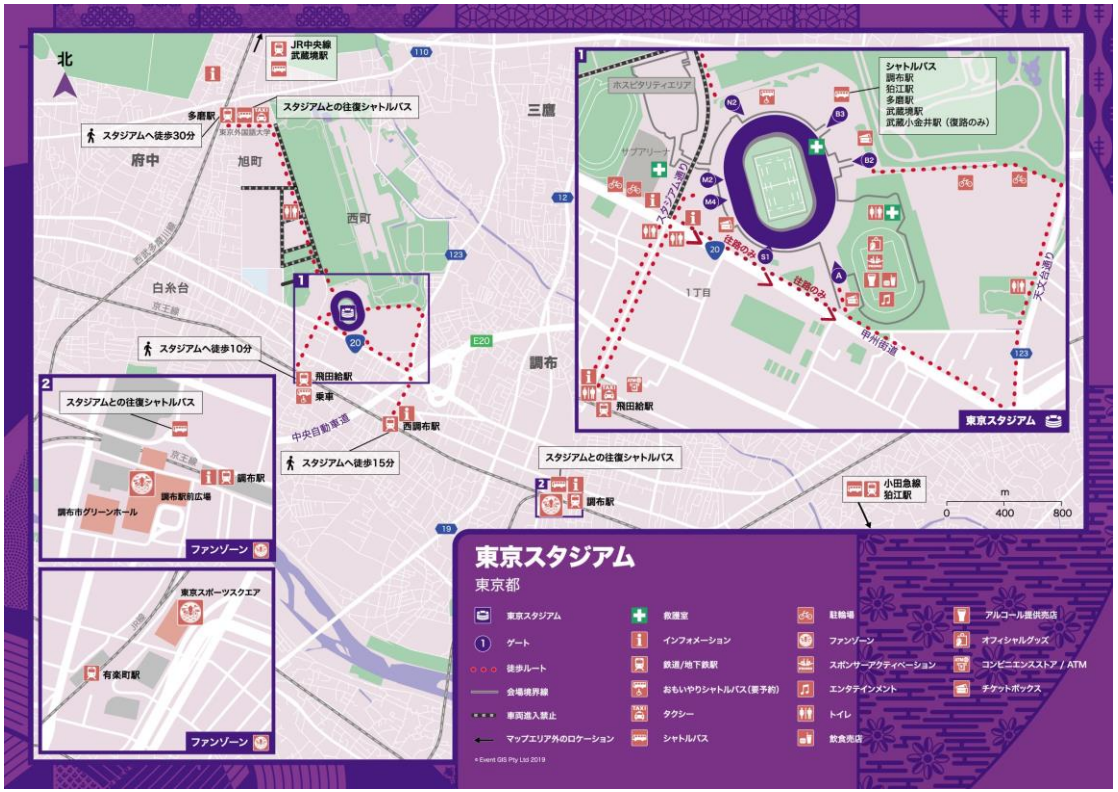
資料：国土交通省HP、ラグビーワールドカップ2019™日本大会　岩手・釜石開催の記録

1.ラグビーワールドカップの事例

3.東京都調布市会場

◆会場配置





資料：東京スタジアム（味の素スタジアム）HP、ラグビーワールドカップ大会公式ウェブサイト「公式ベニュースペクテーターガイド」より(https://www.rugbyworldcup.com/news/401335)

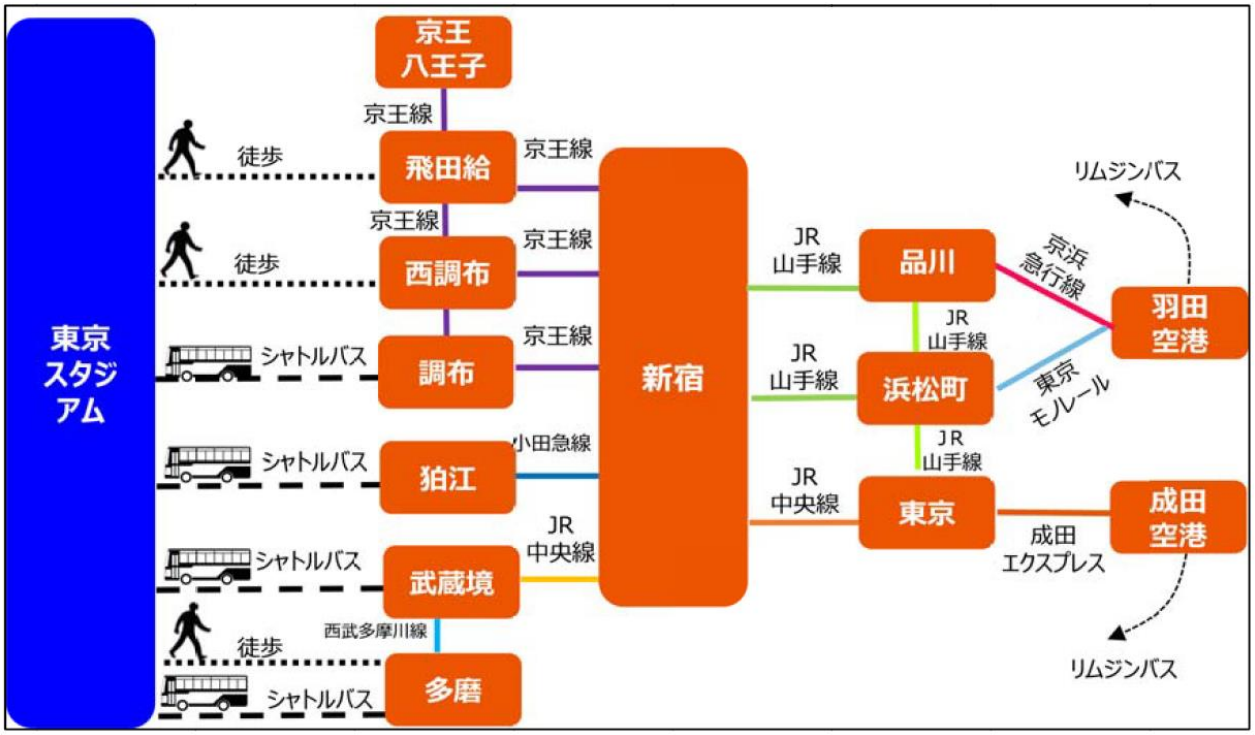
3.東京都調布市会場

事前計画：ラグビーワールドカップ2019東京都交通輸送実施計画（東京都）

◆輸送想定人員（想定観客数）

・観客の入退場推計来場者数：**約50,000人/試合**（うち公共交通機関利用者45,000人）
※関係者等の車両台数は、開幕戦で約1,650台、その他の試合で約1,200-1,500台を想定
・地域別来場者数　約３割が外国人
・交通分担率* 観客の７割以上が飛田給駅を利用
・入退場分布* 試合前・終了後60分に入退場客が集中
*基本計画を踏まえ、昨年11月開催のラグビーテストマッチ等を考慮して推計

◆移動体系



資料：ラグビーワールドカップ２０１９東京都交通輸送実施計画（東京都）

1.ラグビーワールドカップの事例

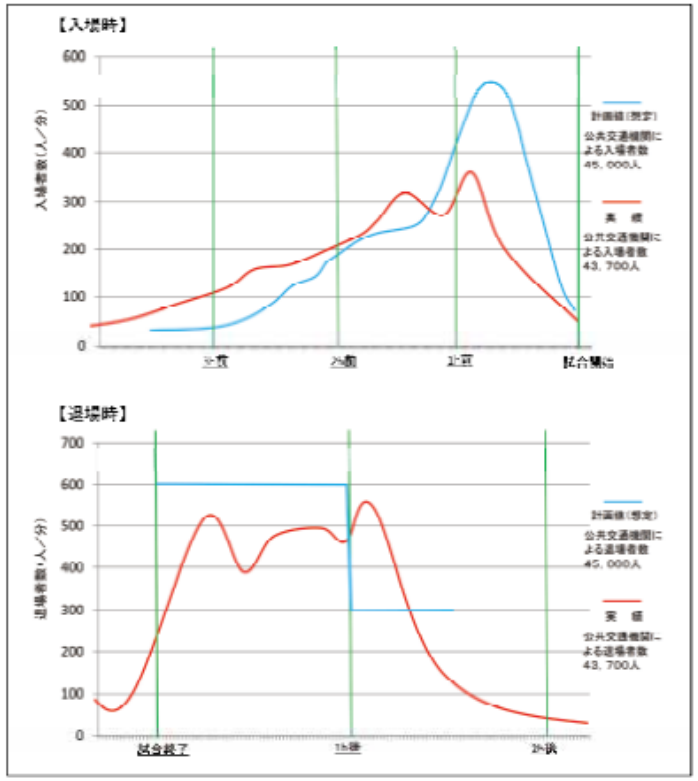
3.東京都調布市会場

開催後の結果:ラグビーワールドカップ2019™大会報告書(東京都)

- 計画では、試合前後1時間以内に観客の入退場が集中することが想定されていたが、**早期来場の呼び掛け**や**スペクテータープラザへの集客効果**等もあり、**前後の時間帯への分散がなされ、混雑の緩和が図られた**。
- これらの結果から、**観客の入退場については、全体として混乱なく行われた**。

◆観客の入退場時間分布

<11 月 1 日（金）の観客の入退場時間分布（推計）>



◆交通分担率(計画と結果(推計))

<11 月 1 日（金）の観客の交通分担率（推計）>

【入場時：39,600 人（推計）】

交通手段	起点	交通分担率			
		計画		調査結果（推計）	
鉄道	飛田給駅	86.7%	90.4%	88.9%	91.9%
	西調布駅	1.5%		2.5%	
	多磨駅	2.2%		0.5%	
二輪車・自転車		2.2%	2.2%	1.3%	1.3%
タクシー		0.2%	0.2%	0.0%	0.0%
シャトルバス	調布駅	1.8%	6.3%	2.0%	6.8%
	多磨駅	0.7%		0.8%	
	武蔵境駅	2.7%		3.0%	
	狛江駅	1.1%		1.0%	

【退場時：41,700 人（推計）】

交通手段	起点	交通分担率			
		計画		調査結果（推計）	
鉄道	飛田給駅	69.8%	84.0%	78.4%	86.1%
	西調布駅	8.4%		6.0%	
	多磨駅	5.8%		1.7%	
二輪車・自転車		2.2%	2.2%	1.2%	1.2%
タクシー		0.7%	0.7%	0.5%	0.5%
シャトルバス	調布駅	4.6%	12.2%	3.4%	12.2%
	多磨駅	0.7%		0.7%	
	武蔵境駅	3.8%		5.0%	
	武蔵小金井駅	1.3%		1.4%	
	狛江駅	1.8%		1.7%	

資料：ラグビーワールドカップ2019™大会報告書（東京都）

3.東京都調布市会場

◆鉄道の運行

事前計画:ラグビーワールドカップ2019東京都交通輸送実施計画(東京都)

1.京王線飛田給駅
- 入場時間帯は、上り下りともに、試合/開会式開始の4時間前頃から試合/開会式開始まで臨時停車を設定
- 退場時間帯は、上り下りともに、試合終了から1時間半後頃まで臨時停車を設定

2.京王線西調布駅・西部多摩川線多摩駅
- 入退場時間ともに、通常ダイヤをベースに運行

開催後の結果:ラグビーワールドカップ2019™大会報告書(東京都)

- 京王線においては、通常は各駅停車しか停車しない飛田給駅への**特急・準特急の臨時停車**及び飛田給駅発の**臨時列車の増発**を実施した。試合前は、試合(開幕戦は開会式)**開始約４時間半前**から試合開始頃まで、試合終了後は、**試合終了から３時間程度**、臨時停車を実施した。
- 観客の退場状況について、都、京王電鉄(株)、組織委員会の３者で情報を共有したことにより、状況に応じた対応が可能となり、**予定よりも多く、臨時停車や臨時列車の増発を実施することができた**。
- また、都は、京王線の臨時ダイヤについて、**主要な路線検索サイトに掲載されるよう調整**し、試合当日、観客を的確に乗換案内できるように取り組んだ。
- なお、西武多摩川線においても、試合終了が遅い時間となる日(9月20日(金)、10月19日(土)及び20日(日))について、**臨時列車の増発**を実施した。

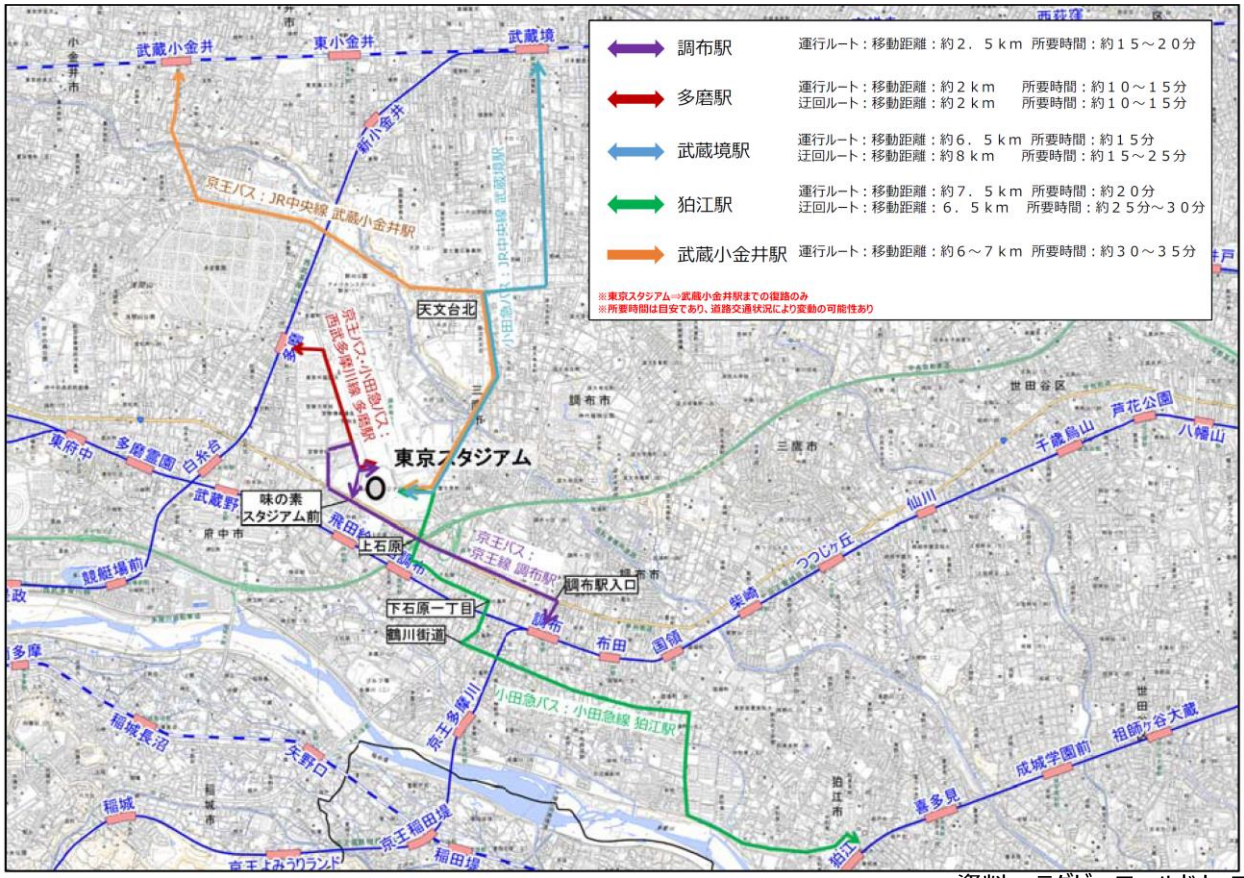
資料:ラグビーワールドカップ２０１９東京都交通輸送実施計画(東京都)、ラグビーワールドカップ2019™大会報告書(東京都)

3.東京都調布市会場

◆シャトルバスの運行概要

事前計画：ラグビーワールドカップ2019東京都交通輸送実施計画（東京都）

- **入場時**は調布駅・多摩駅・武蔵境駅・柏江駅の４駅から**１０～２５分間隔で運行（有料）**
- **退場時**は上記４駅に武蔵小金井駅も加えて、**数分程度の短い間隔で運行**
- **予定通りの運行スケジュールを維持するため、料金収受方法を往路は車内収受、復路は一部車外徴収に設定**
- 武蔵小金井駅はスタジアムから駅までの復路のみ運行
- **運賃については、各バス事業者において、既存の路線バスと同額**



（１）調布駅

①調布駅発

輸送間隔：約１５分～２０分　　輸送時間：３時間前頃～試合開始

②東京スタジアム発

輸送間隔：約２分～１０分　　輸送時間：試合終了～１．５時間後頃

（２）多磨駅

①多磨駅発

輸送間隔：約１０分～１５分　　輸送時間：３時間前頃～試合開始

②東京スタジアム発

輸送間隔：約５分～１０分　　輸送時間：試合終了～１．５時間後頃

（３）武蔵境駅

①武蔵境駅発

輸送間隔：約１０分～１５分　　輸送時間：３時間前頃～試合開始

②東京スタジアム発

輸送間隔：約２分～１０分　　輸送時間：試合終了～１．５時間後頃

（４）狛江駅

①狛江駅発

輸送間隔：約１５分～２５分　　輸送時間：３時間前頃～試合開始

②東京スタジアム発

輸送間隔：約５分～１０分　　輸送時間：試合終了～１．５時間後頃

（５）武蔵小金井駅

①東京スタジアム発

輸送間隔：約５分～１０分　　輸送時間：試合終了～１．５時間後頃

資料：ラグビーワールドカップ２０１９東京都交通輸送実施計画（東京都）

1.ラグビーワールドカップの事例

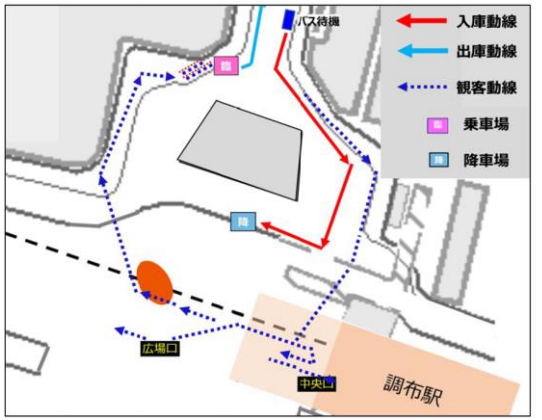
3.東京都調布市会場

事前計画:ラグビーワールドカップ2019東京都交通輸送実施計画(東京都)

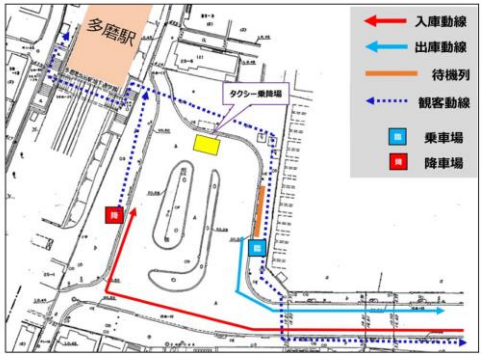
◆シャトルバス乗降場の運用

- 運行管理については、東京スタジアムと各駅に配置された**バス事業者の運行管理要員**によって行う。
- 主な業務としては、**車両の誘導、待ち列整理、待ち列発生時の応援車両の要請等**であり、**東京都の警備員や連絡員、ボランティア等のスタッフが補助**する。
- **東京都の連絡員は交通輸送本部に随時報告し、必要に応じてバス事業者との調整を行い、適切なシャトルバスの運行に努める。**
- 外国人対応については、**外国語対応が可能なボランティアを適宜配置**するとともに、外国人補助員の配置を検討する。

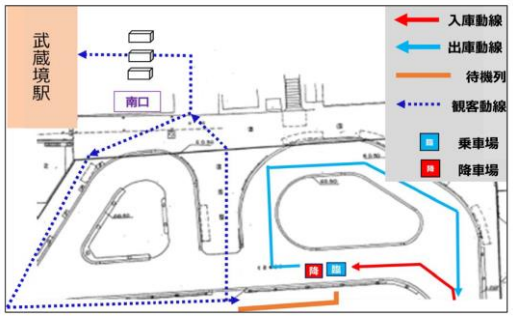
（1）調布駅(※乗降場は仮の配置であり、ロータリー整備状況等により変更可能性あり)



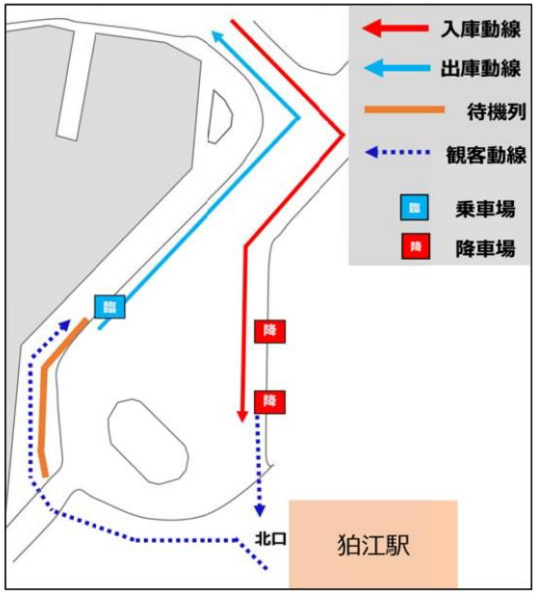
（2）多磨駅



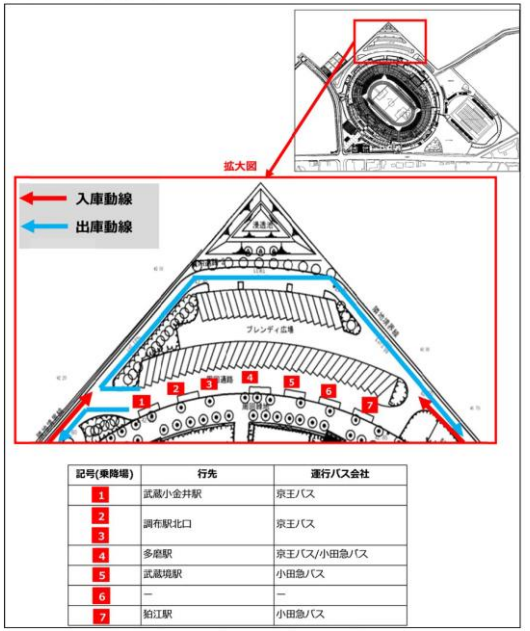
（3）武蔵境駅(※乗降場は仮の配置であり、ロータリー整備状況等により変更可能性あり)



（4）狛江駅



（6）スタジアム北側広場



記号(乗降場)	行先	運行バス会社
1	武蔵小金井駅	京王バス
2 3	調布駅北口	京王バス
4	多磨駅	京王バス/小田急バス
5	武蔵境駅	小田急バス
6	―	―
7	狛江駅	小田急バス

資料：ラグビーワールドカップ２０１９東京都交通輸送実施計画（東京都）

1.ラグビーワールドカップの事例

3.東京都調布市会場

◆シャトルバスの運行概要

開催後の結果:ラグビーワールドカップ2019™大会報告書(東京都)

- 試合前は、試合（開幕戦は開会式）開始約３時間前から試合（開会式）開始頃まで、60～70便程度運行し、試合終了後は、試合終了から40分～1時間程度、**70～100便程度運行**した。また、利用者は、**往路で**2,000～3,000人程度で観客数の**５～７%程度**、**復路で**4,000～5,000人程度で観客数の**９～11%程度**となり、**概ね、計画どおりの利用**となった。
- シャトルバス乗降場周辺の運営は、バス事業者が車両の誘導、待機列整理、応援車両の要請等を行い、都の警備員等や外国人補助員・障害者補助員及びボランティアは、待機列整理を補助した。
- 特に、試合終了後は、スタジアム北側広場のバス乗車場に多数の観客が集中することから、都、バス事業者、組織委員会が連携して円滑な案内・誘導を行った。
- **シャトルバスの利用を促進**するため、試合終了後、試合会場内の**大型ビジョンにより案内**を実施した。

＜各試合のシャトルバス利用者数（概数）＞

日付		入場時	退場時
9月20日（金）	便数（便）	59	85
（入場者数　45,745人）	利用者数（人）	2,200	4,600
9月21日（土）	便数（便）	63	74
（入場者数　44,004人）	利用者数（人）	2,800	4,000
9月29日（日）	便数（便）	69	90
（入場者数　47,885人）	利用者数（人）	2,900	4,300
10月5日（土）	便数（便）	66	91
（入場者数　48,185人）	利用者数（人）	2,900	4,300
10月6日（日）	便数（便）	68	90
（入場者数　48,354人）	利用者数（人）	3,200	4,700
10月19日（土）	便数（便）	66	101
（入場者数　48,656人）	利用者数（人）	2,700	4,900
10月20日（日）	便数（便）	65	104
（入場者数　48,831人）	利用者数（人）	2,700	5,300
11月1日（金）	便数（便）	64	96
（入場者数　48,842人）	利用者数（人）	2,700	5,100



試合会場内のビジョンによる案内

◆おもいやりシャトルバス及びおもいやり送迎車両

- 組織委員会からチケット販売状況に基づき提供された情報により、多くの車椅子利用者が公共交通機関で来場することが想定された。
- 飛田給駅から来場する車椅子利用者用に、飛田給駅南口とスタジアム西門付近の間を、**車椅子で乗車可能なリフト付きマイクロバスで往復輸送する「おもいやりシャトルバス」を事前予約制（無料）**により実施した。
- 退場時の混雑を回避できるよう、タクシー事業者の協力の下、車椅子利用者が乗車可能な車両をスタジアム西門付近に待機させ、利用者の指定先へ輸送する「おもいやり送迎車両」を**事前予約制（有料）**により実施した。

＜おもいやりシャトルバス及びおもいやり送迎車両の利用実績（車椅子利用者）＞（単位：人）

		9月20日（金）	9月21日（土）	9月29日（日）	10月5日（土）	10月6日（日）	10月19日（土）	10月20日（日）	11月1日（金）
おもいやりシャトルバス	往	11（17）	4（5）	7（9）	8（9）	9（12）	6（12）	4（9）	4（4）
	復	9（17）	5（5）	9（9）	7（9）	6（11）	6（12）	5（9）	4（4）
おもいやり送迎車両	復	3（6）	1（4）	1（2）	1（3）	2（3）	0（2）	0（0）	3（3）

（　）は予約人数

資料：ラグビーワールドカップ2019™大会報告書（東京都）

3.東京都調布市会場

開催後の結果：ラグビーワールドカップ2019™大会報告書（東京都）

◆事前に想定された課題と対応策：交通規制

- 試合日には多数の関係者等車両が往来し、**試合会場周辺道路の混雑が予想**されたため、組織委員会が特別に許可する者（車椅子利用者等）以外は、**公共交通機関の利用を徹底**するとともに、警視庁との協議の下、スタジアム通りへの**一般車両の通行を制限する交通規制**を実施した。
- 規制時間は、計画では、試合（開幕戦は開会式）開始４時間前から試合終了３時間後までとしていたが、道路の混雑状況を踏まえ、実際の規制終了時間は、試合終了１時間～１時間30分後であった。

◆事前に想定された課題と対応策：駅内整備

- 飛田給駅では、多数の観客が利用し、混雑することが見込まれたため、大会前に、京王電鉄（株）が、飛田給駅の上り線における**ホームドア設置及び構内エレベーター増設等の整備**を行った。



資料：ラグビーワールドカップ2019™大会報告書（東京都）

3.東京都調布市会場

開催後の結果：ラグビーワールドカップ2019™大会報告書（東京都）

◆事前に想定された課題と対応策：広報

1.観客向け広報

・**試合前後の飛田給駅への観客の集中を緩和**するため、**早期来場の促進やシャトルバス利用等の積極的な案内による観客の来場ルートの分散等**を図り、試合会場に円滑にアクセスできるよう、観客向け広報を行った。
・具体的には、以下に取り組んだ。
- 組織委員会のチケットホルダー向けメールマガジンへの情報の掲載
- HPやSNSによる情報発信
- 主要交通アクセス拠点（東京駅、品川駅、新宿駅等）や最寄駅（飛田給駅、多磨駅、西調布駅）の案内ブース等において、試合会場へのアクセス方法を周知するパンフレットを配布
- 公共交通機関による来場を強く呼び掛け
- スタジアム来場の際に、退場時のシャトルバス利用等の案内チラシを配布した



シャトルバス周知チラシ（日英両面）

2.一般向け広報

・道路や公共交通機関の一般利用者に対して、周辺道路の混雑を緩和するため、交通規制やう回路を案内するとともに、既存の駐車場利用に制約が生じることなど、大会による周辺道路や鉄道等への影響の事前周知を行った。
・具体的には、以下に取り組んだ。
- HPやSNS、広報紙による情報発信
- チラシの配布
- 横断幕・道路交通情報板の掲出
- ラジオスポット広告
- ポスター掲載
- 観客の集中が想定される京王線の各駅や車内において、混乱を回避するため混雑の注意喚起を主としたアナウンス


横断幕による道路混雑注意喚起


広報東京都による交通規制・混雑周知





ポスターによる鉄道混雑注意喚起　（駅貼り／中吊り）

資料：ラグビーワールドカップ2019™大会報告書（東京都）

1.ラグビーワールドカップの事例

3.東京都調布市会場

開催後の結果:ラグビーワールドカップ2019™大会報告書(東京都)

◆多言語対応

・チケット販売動向から、事前に観客の約３割が外国人と見込まれていた。

1.駅やシャトルバス乗降場における案内

・交通事業者の協力の下、**運行内容や料金を明示するサインを掲出**するとともに、**駅や車内での英語によるアナウンス**を実施した。
・**外国人補助員や外国語対応可能なボランティア**を、駅やシャトルバス乗降場周辺に配置し、**外国人観戦者の案内・誘導をサポート**した。

2.広報

・適切な試合会場へのアクセス方法を案内・周知するため、**広報は、日英併記や英語版**をあわせて作成する等の対策を実施した。
・組織委員会が策定した**誘導サインガイドライン**に従い、最寄駅（飛田給駅、多磨駅、西調布駅）から試合会場までの動線（ラストマイル）上には、**日・英・ピクトグラムで表記した大会仕様の案内サインを配置**した。
・外国人観戦者が円滑に交通機関を利用できるよう、**SNS等の各種広報において、IC乗車券の利用の呼び掛け**も英語で行った。



外国人補助員による案内



メインゲート付近の様子



観客動線上のサイン



駅及びシャトルバス乗降場のサイン

資料：ラグビーワールドカップ2019™大会報告書（東京都）

3.東京都調布市会場

開催後の結果：ラグビーワールドカップ2019™大会報告書（東京都）

◆ボランティア

・国内外から訪れる観客を温かいホスピタリティで迎え、おもてなしするボランティアは、大会を大いに盛り上げるとともに、ラグビーの価値と東京、そして日本の魅力を伝える「大会の顔」として活躍した。
・**ボランティアは、大会期間中、試合会場内での会場運営サポートや試合会場周辺における観客案内、空港・主要駅での観光・交通案内、ファンゾーンの運営サポート**などを行った。

1.ボランティア概要

・**開催都市である都は、主に試合会場周辺、空港・主要駅、ファンゾーンで活動するボランティアを運営**し、組織委員会は、主に試合会場内で活動するボランティアを運営した。

＜ボランティア概要＞

事項	東京都	組織委員会
主な活動場所	試合会場周辺 空港・主要駅 ファンゾーン	試合会場内
主な活動内容	観客案内 観光・交通案内 ファンゾーン運営サポート	会場運営サポート等
人数	東京会場：約 2,400 人 12 開催都市合計：約 13,000 人	

2.ボランティア募集

・組織委員会は、2018（平成30）年４月から７月にかけて、**東京会場で活動するボランティア約2,000～3,000人、全12開催都市合計では約10,000人以上のボランティアを募集**した。
・都は、東京都観光ボランティア及び（一財）東京マラソン財団オフィシャルボランティアクラブVOLUNTAINER（ボランテイナー）から1,060人を組織委員会へ推薦した。
・全12開催都市で予定人数を上回り、**大会史上最多となる38,000人を超える応募**があった。

＜主な応募要件＞

年齢要件	2019（平成 31）年３月 31 日までに満 18 歳に達している方
語学要件	日本語でのコミュニケーションが可能な方
活動日数	開催都市ごとの最低活動日数以上ご参加いただける方 ※東京会場は５日間以上
活動時間	１日当たり最長で８時間程度の活動にご参加いただける方

資料：ラグビーワールドカップ2019™大会報告書（東京都）

1.ラグビーワールドカップの事例

3.東京都調布市会場

開催後の結果:ラグビーワールドカップ2019™大会報告書(東京都)

◆ボランティア

・2019(令和元)年9月19日(木)から11月2日(土)までの活動期間中、**都が運営するボランティアは延べ6,552人が活動**した。



東京スタジアム外周での案内



シャトルバス乗降場(調布駅)での活動

1.試合会場周辺

・東京スタジアム外周、**ラストマイル上及びシャトルバス発着駅で、観客に入場ゲートやシャトルバス乗降場などを案内**するとともに、大会情報・試合会場に関する問い合わせにも対応した。

2.空港・主要駅

・羽田空港や新宿駅等では、国内外からの観客を中心に、**各交通機関への案内や大会情報・観光情報の提供**を行うとともに、フォトフレームを用いて、記念撮影に積極的に対応した。



空港での乗り換え案内



フォトフレームを使った記念撮影(品川駅)



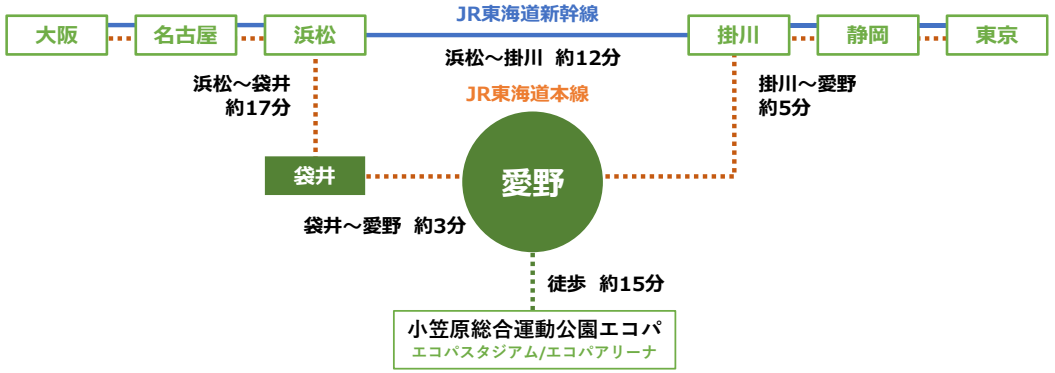
スケッチブックへの応援メッセージ(新宿駅)

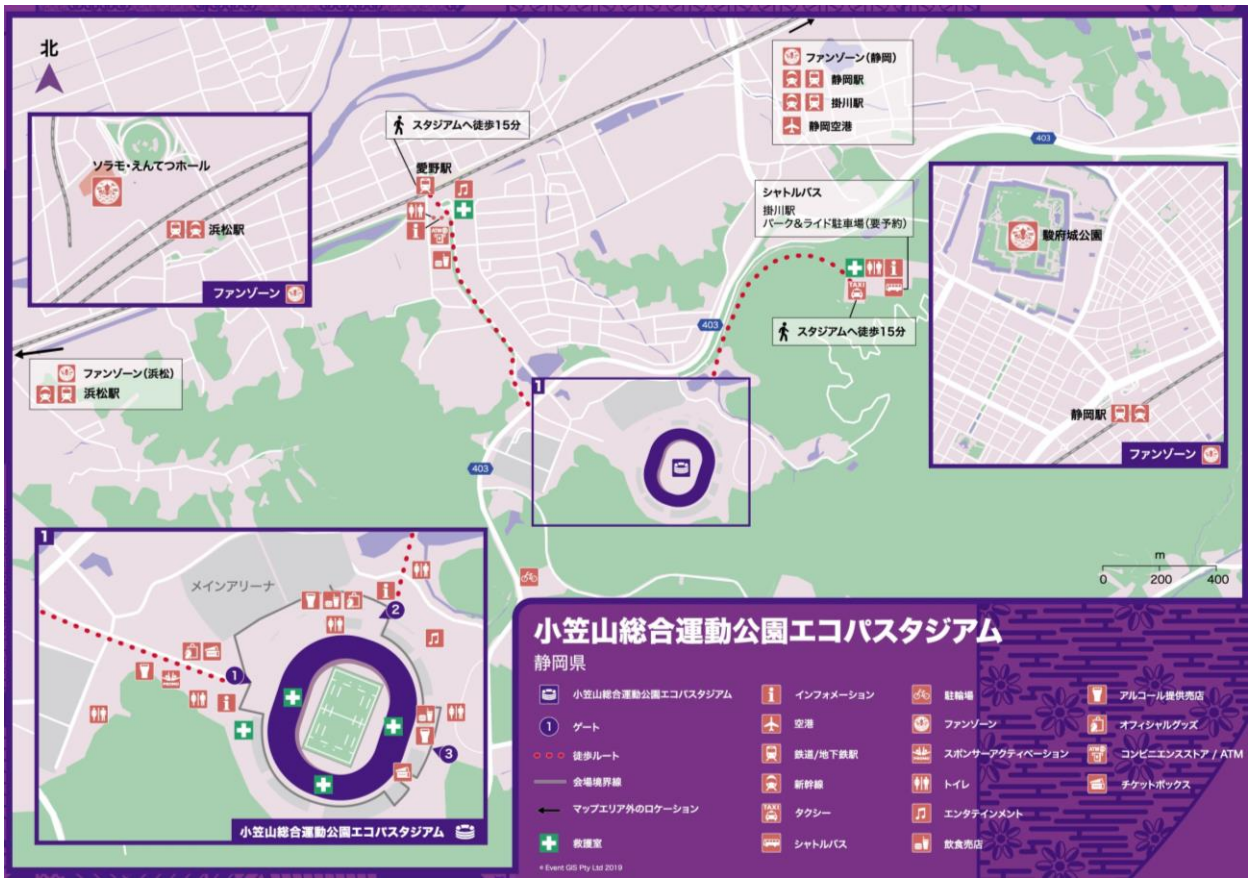
資料:ラグビーワールドカップ2019™大会報告書(東京都)

1.ラグビーワールドカップの事例

4.静岡県袋井市会場

◆会場配置





資料：小笠山総合運動公園エコパスタジアムHP、ラグビーワールドカップ大会公式ウェブサイト「公式ベニュースペクテーターガイド」より(https://www.rugbyworldcup.com/news/401335)

4.静岡県袋井市会場

事前計画：交通輸送実施計画書（ラグビーワールドカップ2019静岡県開催に係る交通輸送実施計画策定業務委託）

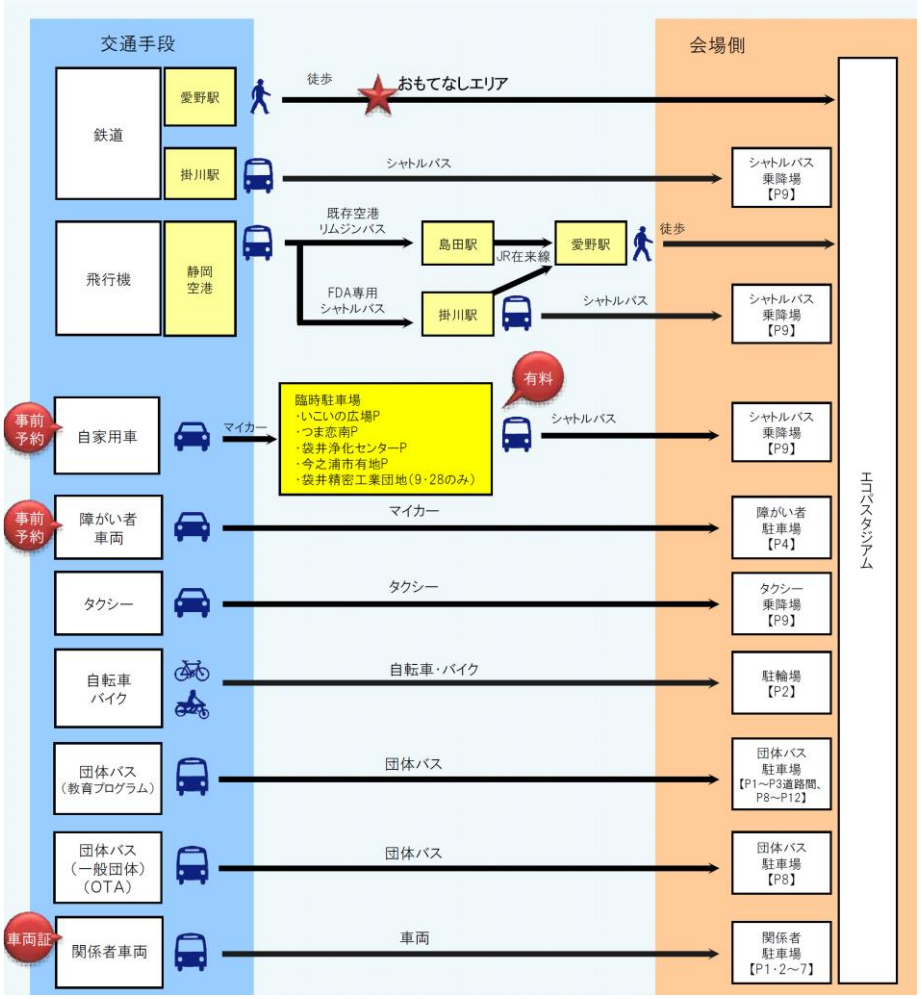
◆試合日程

・以下の４日開催された。
9月28日（土）16：15～ 日本vsアイルランド
10月4日（金）18：45～ 南アフリカvsイタリア
10月9日（水）16：15～ スコットランドvsロシア
10月11日（金）19：15～ オーストラリアvsジョージア

◆基本方針：輸送想定人員、手段

・一般観客最大来場者数を**45,000名**とする。
・一般観客の会場への**自家用車での来場は不可、障がい者は事前予約により来場可**。
・自家用車来場者用に近隣の臨時駐車場にて**パーク＆バスライド**を実施する。
・来場手段は鉄道利用者（愛野駅から徒歩）、掛川駅シャトルバス、自家用車（パーク＆バスライド）、徒歩、自転車、二輪車（バイク）、タクシーとする。

◆輸送体系



資料：交通輸送実施計画書（静岡県）

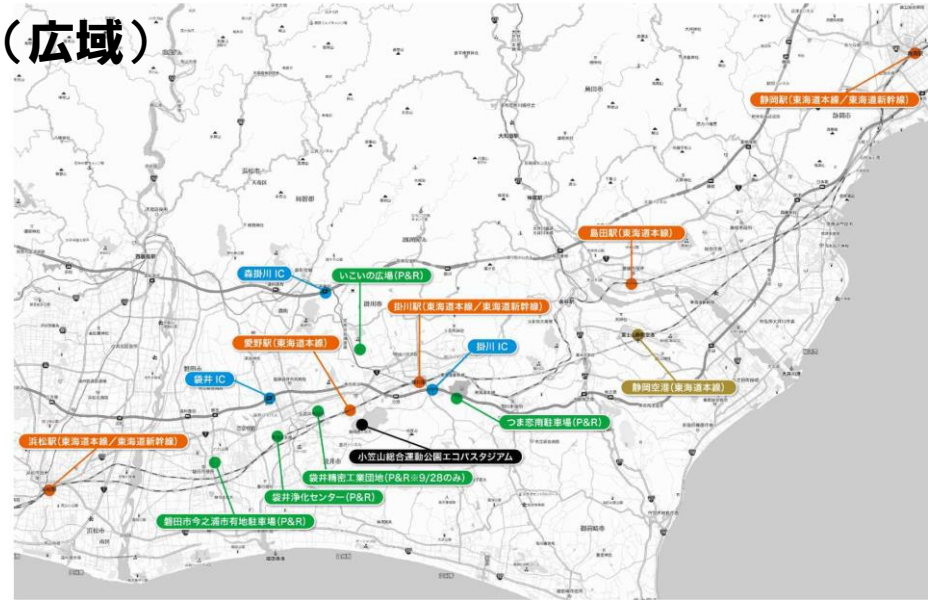
1.ラグビーワールドカップの事例

4.静岡県袋井市会場

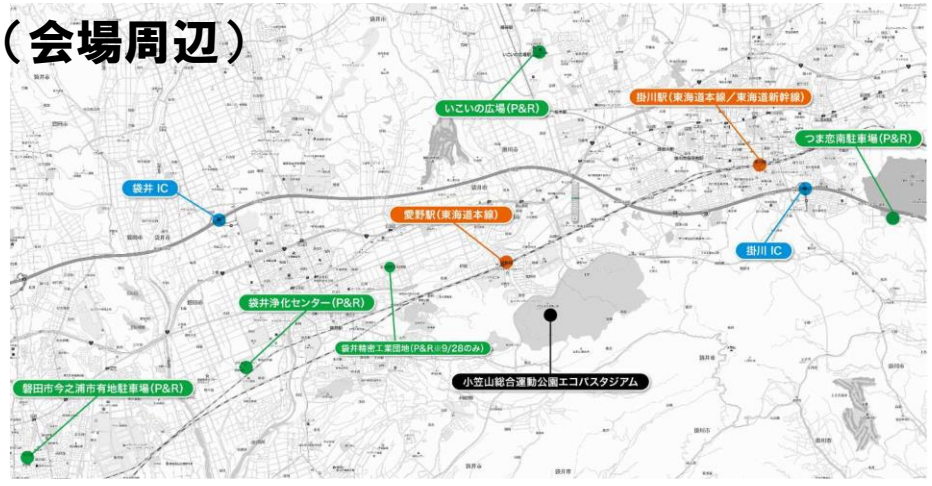
事前計画：交通輸送実施計画書（ラグビーワールドカップ2019静岡県開催に係る交通輸送実施計画策定業務委託）

◆輸送配置図

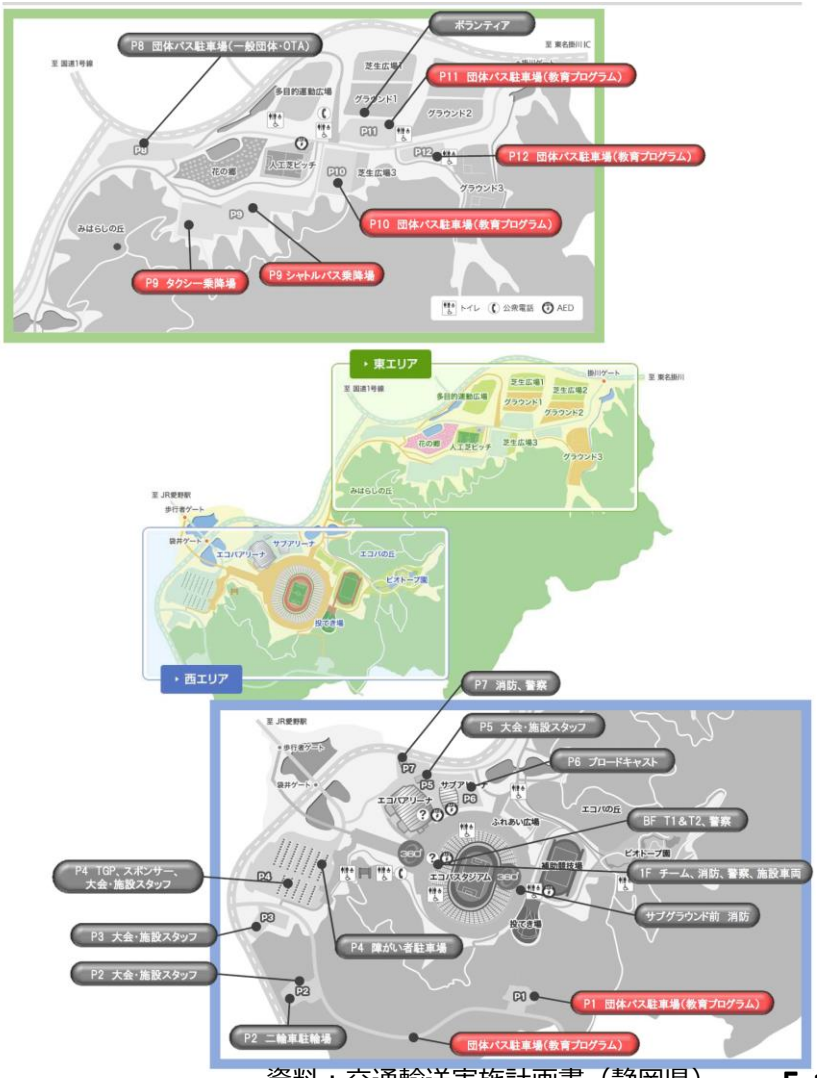
（広域）



（会場周辺）



◆会場配置図



資料：交通輸送実施計画書（静岡県）

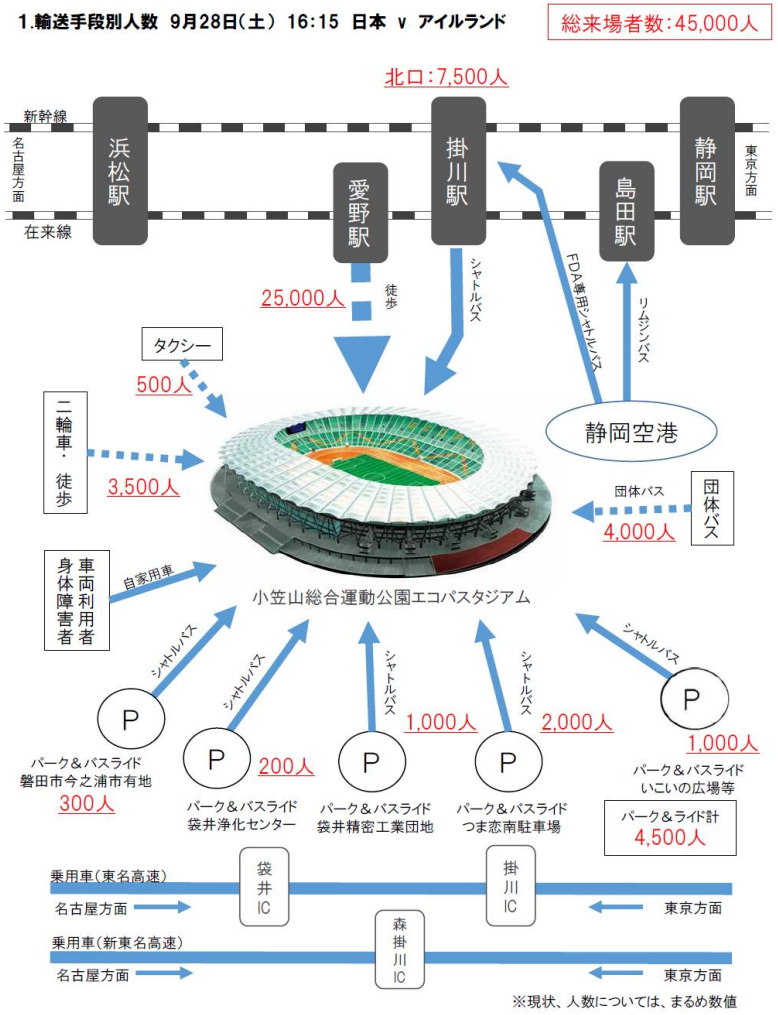
1.ラグビーワールドカップの事例

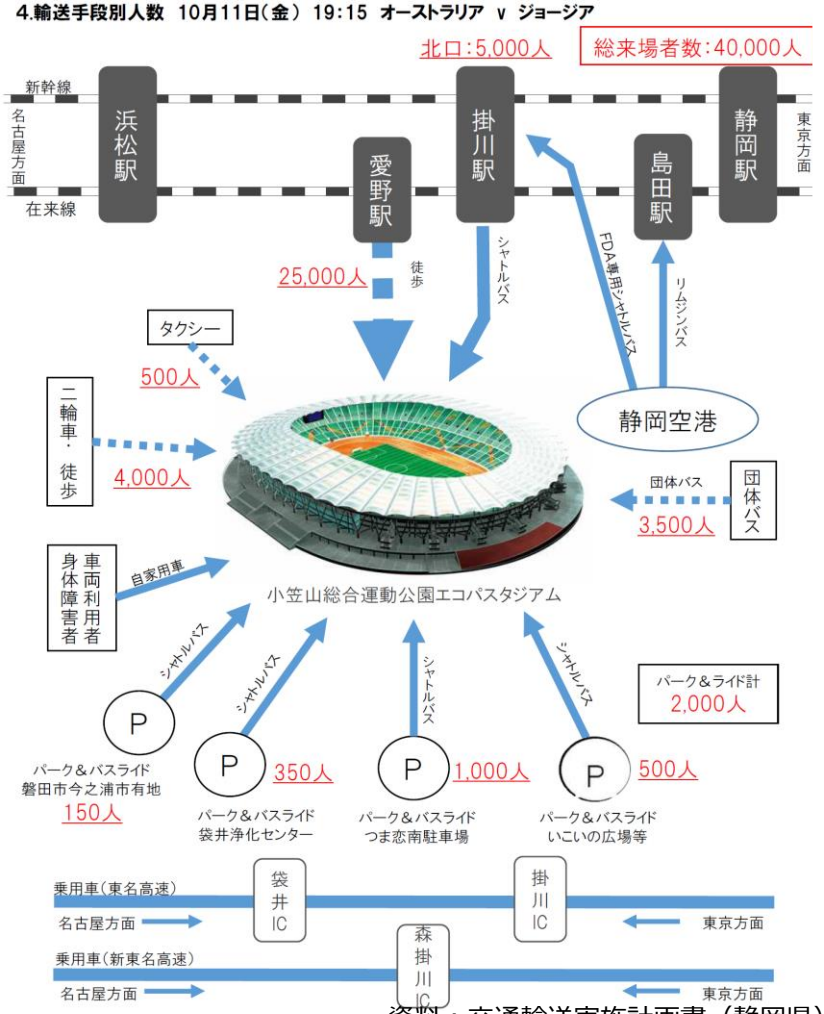
4.静岡県袋井市会場

事前計画：交通輸送実施計画書（ラグビーワールドカップ2019静岡県開催に係る交通輸送実施計画策定業務委託）

◆輸送手段別人数（母数の設定）

・4日のうち休日と平日夜の２パターンを以下に示す。





資料：交通輸送実施計画書（静岡県）

1.ラグビーワールドカップの事例

4.静岡県袋井市会場

事前計画：交通輸送実施計画書（ラグビーワールドカップ2019静岡県開催に係る交通輸送実施計画策定業務委託）

◆シャトルバス・駐車場概要

・シャトルバスはいずれも**無料で所要時間は20～35分**、掛川駅北口からは**予約不要、駐車場は事前予約制・有料**となっている。

発地	種別	所要時間	距離	利用料金	予約有無
掛川駅北口	駅シャトル	20分	7.2km/h	無料	無し
つま恋南駐車場	パーク＆ライド	20分	6.5km/h	無料	駐車場利用者
いこいの広場	パーク＆ライド	20分	9.5km/h	無料	駐車場利用者
袋井浄化センター	パーク＆ライド	30分	11.2km/h	無料	駐車場利用者
今之浦市有地	パーク＆ライド	35分	16.2km/h	無料	駐車場利用者
袋井精密工業	パーク＆ライド	20分	7.0km/h	無料	駐車場利用者

駐車場名		会場までのアクセス	駐車台数	利用料金（仮）	予約有無
つま恋南駐車場		シャトルバス	986台	1000円/台	事前予約制
いこいの広場	駐車場①	駐車場①からシャトルバス	271台	1000円/台	事前予約制
	駐車場②		182台		事前予約制
	駐車場③		200台		事前予約制
	駐車場④		253台		事前予約制
	駐車場⑤		158台		事前予約制
袋井浄化センター	駐車場①	シャトルバス	185台	1000円/台	事前予約制
	駐車場②		179台		事前予約制
今之浦公園		シャトルバス	488台	1000円/台	事前予約制
袋井精密工業		シャトルバス	420台	1000円/台	事前予約制

※3,322台区画のうち、3,060台販売

◆公共交通の輸送力

・最寄りの愛野駅は通常期の運行ダイヤ、車両数で最大１時間当り7,950名の輸送能力があり、臨時列車や増結車両により、輸送量の増強が可能となっている。

・この他、新幹線掛川駅・静岡駅、静岡空港、タクシーでも輸送力を検討されている。

平日下り(浜松・豊橋方面)

時間	時刻表 1	2	3	4	5	車両数 1	2	3	4	5	計	時間帯輸送人数
4												
5	50					4					4	900
6	2	20	44	55		3	4	6	4		17	2,550
7	15	27	42	52		6	7	6	5		24	3,600
8	0	22	40	57		5	5	6	6		22	3,300
9	11	21	34	45	57	4	3	3	3	6	19	2,850
10	12	22	33	52		3	3	3	3		12	1,800
11	11	23	32	54		3	3	3	3		12	1,800
12	11	23	34	53		3	3	3	6		15	2,250
13	11	22	33	54		3	3	3	3		12	1,800
14	11	23	34	53		3	4	3	3		13	1,950
15	12	22	34	54		6	3	5	5		19	2,850
16	11	33	43	55		3	6	6	5		20	3,000
17	20	34	46	53		6	5	3	6		20	3,000
18	12	20	29	41	48	5	6	5	6	5	27	4,050
19	2	11	22	41		5	6	6	6		23	3,450
20	2	19	28	42	56	6	5	6	6		23	3,450
21	豊橋 10	浜松 26	浜松 36			6	4	6	6		22	3,300
22	豊橋 7	浜松 31				6	5				11	1,650
23	浜松 5	浜松 32				3	6				9	1,350
24	浜松 6					6					6	900

平日上り(掛川・静岡方面)

時間	時刻表 1	2	3	4	5	車両数 1	2	3	4	5	計	時間帯輸送人数
4												
5	58					6					6	900
6	19	32	46			4	6	6	4		20	3,000
7	0	7	14	34	46	6	6	6	6	5	29	4,350
8	7	20	31	49		6	3	6	5		20	3,000
9	0	13	24	32	50	6	3	6	5	6	26	2,900
10	0	12	31	48	59	3	3	3	3		12	1,800
11	13	32	49	59		3	3	3	3		12	1,800
12	13	31	48	59		3	4	4	3		14	2,100
13	12	32	49			3	3	3	3		12	1,800
14	0	13	32	49	59	3	3	3	3		12	1,800
15	12	32	49			3	3	3	3		12	1,800
16	13	24	32	42	59	6	6	6	5	5	28	4,200
17	13	20	32	42	52	6	3	3	6	5	23	3,450
18	14	21	31	48		6	5	5	6		22	3,300
19	1	13	24	40		5	6	5	6		22	3,300
20	1	15	27	40	56	5	6	6	4		21	3,150
21	三島 16	静岡 44				5	5	6			16	2,400
22	静岡 3	静岡 25	静岡 53			6	6	4			16	1,650
23	島田 19	掛川 50				6	4				10	1,500
24	菊川 11					4					4	600

土日下り(浜松・豊橋方面)

時間	時刻表 1	2	3	4	5	車両数 1	2	3	4	5	計	時間帯輸送人数
4												
5	50	59				4					4	900
6	20	44	55			3	4	6	4		17	2,550
7	15	27	42	52		6	7	6	5		24	3,600
8	0	22	40	57		5	5	6	6		22	3,300
9	11	21	34	45	57	4	3	3	3	6	19	2,850
10	12	22	33	52		3	3	3	3		12	1,800
11	11	23	32	54		3	3	3	3		12	1,800
12	11	23	34	53		3	3	3	6		15	2,250
13	11	22	33	54		3	3	3	3		12	1,800
14	11	23	34	53		3	4	3	3		13	1,950
15	12	22	34	54		6	3	5	5		19	2,850
16	11	33	43	55		3	6	6	5		20	3,000
17	20	34	46	53		6	5	3	6		20	3,000
18	12	20	29	41	48	5	6	5	6	5	27	4,050
19	2	11	22	41		5	6	6	6		23	3,450
20	2	19	28	42	56	6	5	6	6		23	3,450
21	豊橋 10	浜松 26	浜松 36			6	4	6	6		22	3,300
22	浜松 7	浜松 31				6	5				11	1,650
23	浜松 5	浜松 32				3	6				9	1,350
24	浜松 6					6					6	900

土日上り(掛川・静岡方面)

時間	時刻表 1	2	3	4	5	車両数 1	2	3	4	5	計	時間帯輸送人数
4												
5	58					6					6	900
6	19	32	46			4	6	6			16	2,400
7	0	7	14	34	46	6	6	6	6	5	29	4,350
8	7	20	31	41		6	3	6	5		20	3,000
9	0	13	24	32	50	5	5	3	3	3	19	2,850
10	0	12	31	48	59	3	4	4	3		14	2,100
11	13	32	49	59		3	3	3	3		12	1,800
12	13	31	48	59		3	3	3	3		12	1,800
13	12	32	49			3	3	3	3		12	1,800
14	0	13	32	49	59	4	3	3	3		13	1,950
15	12	32	49			3	3	6	6		18	2,700
16	13	24	32	42	59	6	6	6	5	5	28	4,200
17	13	20	32	42	52	6	3	3	6	5	23	3,450
18	14	21	31	48		6	5	5	6		22	3,300
19	1	13	24	40		5	6	5	6		22	3,300
20	1	15	27	40	56	5	6	6	4		21	3,150
21	三島 16	静岡 44				6	5	6			17	2,550
22	静岡 3	静岡 25	静岡 53			6	6	4			16	2,400
23	島田 19	掛川 50				6	4				10	1,500
24	菊川 11					4					4	600

資料：交通輸送実施計画書（静岡県）

4.静岡県袋井市会場

事前計画：交通輸送実施計画書（ラグビーワールドカップ2019静岡県開催に係る交通輸送実施計画策定業務委託）

◆JRの増便・増結計画

・JR東海道線の静岡駅～浜松駅は、**最大限の増便・増結**により対応する。

入込み

開催日（2019年）	キックオフ	終了見込	上／下	12時台				13時台				14時台				15時台				合計（輸送余力）	
				12:00~12:14	12:15~12:29	12:30~12:44	12:45~12:59	13:00~13:14	13:15~13:29	13:30~13:44	13:45~13:59	14:00~14:14	14:15~14:29	14:30~14:44	14:45~14:59	15:00~15:14	15:15~15:29	15:30~15:44	15:45~15:59	合計	上下計
9/28(土)	16:15	17:50	下り（輸送余力）	12時台調整中				1,250	1,250	1,250	1,250	2,000	2,000	2,000	2,000	1,000	1,000	1,000	1,000	17,000	33,500
								5,000				8,000				4,000					
			上り（輸送余力）					1,125	1,125	1,125	1,125	1,875	1,875	1,875	1,875	1,125	1,125	1,125	1,125	16,500	
								4,500				7,500				4,500					

開催日（2019年）	キックオフ	終了見込	上／下	14時台				15時台				16時台				17時台				合計（輸送余力）	
				14:00~14:14	14:15~14:29	14:30~14:44	14:45~14:59	15:00~15:14	15:15~15:29	15:30~15:44	15:45~15:59	16:00~16:14	16:15~16:29	16:30~16:44	16:45~16:59	17:00~17:14	17:15~17:29	17:30~17:44	17:45~17:59	合計	上下計
10/4(金)	18:45	20:20	下り（輸送余力）	2,000	2,000	2,000	2,000	1,125	1,125	1,125	1,125	625	625	625	625	500	500	500	500	17,000	33,500
				8,000				4,500				2,500				2,000					
			上り（輸送余力）	1,500	1,500	1,500	1,500	1,125	1,125	1,125	1,125	875	875	875	875	625	625	625	625	16,500	
				6,000				4,500				3,500				2,500					

開催日（2019年）	キックオフ	終了見込	上／下	13時台				14時台				15時台				合計（輸送余力）	
				13:00~13:14	13:15~13:29	13:30~13:44	13:45~13:59	14:00~14:14	14:15~14:29	14:30~14:44	14:45~14:59	15:00~15-14	15:15~15:29	15:30~15:44	15:45~15:59	合計	上下計
10/9(水)	16:15	17:50	下り（輸送余力）	1,125	1,125	1,125	1,125	2,125	2,125	2,125	2,125	1,125	1,125	1,125	1,125	17,500	33,000
				4,500				8,500				4,500					
			上り（輸送余力）	1,125	1,125	1,125	1,125	1,625	1,625	1,625	1,625	1,125	1,125	1,125	1,125	15,500	
				4,500				6,500				4,500					

開催日（2019年）	キックオフ	終了見込	上／下	14時台				15時台				16時台				17時台				18時台				合計（輸送余力）	
				14:00~14:14	14:15~14:29	14:30~14:44	14:45~14:59	15:00~15:14	15:15~15:29	15:30~15:44	15:45~15:59	16:00~16:14	16:15~16:29	16:30~16:44	16:45~16:59	17:00~17:14	17:15~17:29	17:30~17:44	17:45~17:59	18:00~18:14	18:15~18:29	18:30~18:44	18:45~18:59	合計	上下計
10/11(金)	19:15	20:50	下り（輸送余力）	2,000	2,000	2,000	2,000	1,000	1,000	1,000	1,000	625	625	625	625	500	500	500	500	875	875	875	875	20,000	37,500
				8,000				4,000				2,500				2,000				3,500					
			上り（輸送余力）	1,500	1,500	1,500	1,500	1,000	1,000	1,000	1,000	875	875	875	875	500	500	500	500	500	500	500	500	17,500	
				6,000				4,000				3,500				2,000				2,000					

引上げ

開催日（2019年）	キックオフ	終了見込	上／下	18時台				19時台				20時台				合計（輸送余力）	
				18:00~18:14	18:15~18:29	18:30~18:44	18:45~18:59	19:00~19:14	19:15~19:29	19:30~19:44	19:45~19:59	20:00~20:14	20:15~20:29	20:30~20:44	20:45~20:59	合計	上下計
9/28(土)	16:15	17:50	下り（輸送余力）	1000	1,000	1,000	1,000	1,875	1875	1,875	1,875	1,500	1500	1500	1,500	17,500	31,000
				4,000				7,500				6,000					
			上り（輸送余力）	750	750	750	750	1,000	1,000	1,000	1,000	1,625	1,625	1,625	1,625	13,500	
				3,000				4,000				6,500					

開催日（2019年）	キックオフ	終了見込	上／下	20時台				21時台				22時台				合計（輸送余力）	
				20:00~20:14	20:15~20:29	20:30~20:44	20:45~20:59	21:00~21:14	21:15~21:29	21:30~21:44	21:45~21:59	22:00~22:14	22:15~22:29	22:30~22:44	22:45~22:59	合計	上下計
10/4(金)	18:45	20:20	下り（輸送余力）	1,375	1,375	1,375	1,375	1,750	1,750	1,750	1,750	1,750	1,750	1,750	1,750	19,500	38,500
				5,500				7,000				7,000					
			上り（輸送余力）	1,625	1,625	1,625	1,625	1,250	1,250	1,250	1,250	1,875	1,875	1,875	1,875	19,000	
				6,500				5,000				7,500					

開催日（2019年）	キックオフ	終了見込	上／下	18時台				19時台				20時台				合計（輸送余力）	
				18:00~18:14	18:15~18:29	18:30~18:44	18:45~18:59	19:00~19:14	19:15~19:29	19:30~19:44	19:45~19:59	20:00~20:14	20:15~20:29	20:30~20:44	20:45~20:59	合計	上下計
10/9(水)	16:15	17:50	下り（輸送余力）	875	875	875	875	1,875	1,875	1,875	1,875	1,375	1,375	1,375	1,375	16,500	28,000
				3,500				7,500				5,500					
			上り（輸送余力）	375	375	375	375	875	875	875	875	1,625	1,625	1,625	1,625	11,500	
				1,500				3,500				6,500					

開催日（2019年）	キックオフ	終了見込	上／下	21時台				22時台				23時台				合計（輸送余力）	
				21:00~21:14	21:15~21:29	21:30~21:44	21:45~21:59	22:00~22:14	22:15~22:29	22:30~22:44	22:45~22:59	23:00~23:14	23:15~23:29	23:30~23:44	23:45~23:59	合計	上下計
10/11(金)	19:15	20:50	下り（輸送余力）	1,625	1,625	1,625	1,625	1,625	1,625	1,625	1,625	875	875	875	875	16,500	32,000
				6,500				6,500				3,500					
			上り（輸送余力）	1,375	1,375	1,375	1,375	1,750	1,750	1,750	1,750	750	750	750	750	15,500	
				5,500				7,000				3,000					

資料：交通輸送実施計画書（静岡県）

1.ラグビーワールドカップの事例

4.静岡県袋井市会場

事前計画：交通輸送実施計画書（ラグビーワールドカップ2019静岡県開催に係る交通輸送実施計画策定業務委託）

◆シャトルバス運行計画

・シャトルバスは**予備バスを確保**するとともに、試合３時間前と試合開始後１時間45分経過後頃から**配車を増やしている**。

・掛川駅では**バス待機場を設定**している。

・アクセスルートは**予備ルートも設定**されている。

・バス等車両調達は、静岡県に本社機能を置くバス会社をメインに、バス保有台数、乗務員数、車庫との距離などスムーズな運用ができるバス会社を選定したうえで行う。



16:15試合開始　9月28日(土)

パーク&ライド

つま恋⇔エコパ		台数
時間帯	11：00～21：00	5 台
	12：00～21：00	5 台
	12：30～21：00	4 台
	13：00～21：00	4 台
	18：00～21：30	6 台
		24 台

いこいの広場⇔エコパ		台数
時間帯	11：00～21：00	5 台
	12：00～21：00	5 台
	12：30～21：00	5 台
	13：00～21：00	5 台
	18：00～21：30	6 台
		26 台

今之浦公園⇔エコパ		台数
時間帯	11：00～21：00	6 台
	12：30～21：00	5 台
	13：00～21：00	3 台
	18：00～21：30	6 台
		20 台

袋井浄化⇔エコパ		台数
時間帯	11：00～21：00	5 台
	12：30～21：00	5 台
	18：00～21：30	4 台
		14 台

袋井工業団地⇔エコパ		台数
時間帯	11：00～21：00	5 台
	12：30～21：00	5 台
	18：00～21：30	6 台
		16 台

シャトル

掛川駅⇔エコパ		台数
時間帯	11：00～21：00	10 台
	11：30～21：00	5 台
	12：00～21：00	10 台
	12：30～21：00	8 台
	18：00～21：30	9 台
		42 台

予備バス

予備バス		台数
時間帯	12：00～22：00	5 台
		5 台

総台数　147 台

18:45試合開始　10月4日(金)

パーク&ライド

つま恋⇔エコパ		台数
時間帯	13：30～23：00	5 台
	14：30～23：30	5 台
	15：00～23：30	4 台
	15：30～23：30	4 台
	20：30～23：30	6 台
		24 台

いこいの広場⇔エコパ		台数
時間帯	13：30～23：00	5 台
	14：30～23：30	5 台
	15：00～23：30	5 台
	15：30～23：30	5 台
	20：30～23：30	6 台
		26 台

今之浦公園⇔エコパ		台数
時間帯	13：30～23：00	6 台
	15：00～23：30	5 台
	15：30～23：30	3 台
	20：30～23：30	6 台
		20 台

袋井浄化⇔エコパ		台数
時間帯	13：30～23：00	5 台
	15：00～23：30	5 台
	20：30～23：30	6 台
		16 台

シャトル

掛川駅⇔エコパ		台数
時間帯	13：30～23：00	10 台
	14：30～23：30	15 台
	15：00～23：30	8 台
	20：30～23：30	9 台
		42 台

予備バス

予備バス		台数
時間帯	14：30～24：00	5 台
		5 台

総台数　133 台

16:15試合開始　10月9日(水)

パーク&ライド

つま恋⇔エコパ		台数
時間帯	11：00～21：00	5 台
	12：00～21：00	4 台
	12：30～21：00	4 台
	13：00～21：00	4 台
	17：00～21：30	5 台
		22 台

いこいの広場⇔エコパ		台数
時間帯	11：00～21：00	5 台
	12：00～21：00	5 台
	12：30～21：00	4 台
	13：00～21：00	5 台
	17：00～21：30	5 台
		24 台

今之浦公園⇔エコパ		台数
時間帯	11：00～21：00	6 台
	12：30～21：00	4 台
	13：00～21：00	3 台
	17：00～21：30	5 台
		18 台

袋井浄化⇔エコパ		台数
時間帯	11：00～21：00	5 台
	12：30～21：00	5 台
	17：00～21：30	3 台
		13 台

シャトル

掛川駅⇔エコパ		台数
時間帯	11：00～21：00	10 台
	12：00～21：00	15 台
	12：30～21：00	8 台
	17：00～21：30	4 台
		37 台

予備バス

予備バス		台数
時間帯	12：00～22：00	5 台
		5 台

総台数　119 台

19:15試合開始　10月11日(金)

パーク&ライド

つま恋⇔エコパ		台数
時間帯	14：00～23：30	5 台
	15：00～23：30	5 台
	15：30～23：30	4 台
	16：00～23：30	4 台
	21：00～24：00	6 台
		24 台

いこいの広場⇔エコパ		台数
時間帯	14：00～23：30	5 台
	15：00～23：30	5 台
	15：30～23：30	5 台
	16：00～23：30	5 台
	21：00～24：00	6 台
		26 台

今之浦公園⇔エコパ		台数
時間帯	14：00～23：30	6 台
	15：30～23：30	5 台
	16：00～23：30	3 台
	21：00～24：00	6 台
		20 台

袋井浄化⇔エコパ		台数
時間帯	14：00～23：30	5 台
	15：30～23：30	5 台
	21：00～24：00	6 台
		16 台

シャトル

掛川駅⇔エコパ		台数
時間帯	14：00～23：30	10 台
	15：00～23：30	15 台
	15：30～23：30	8 台
	21：00～24：00	9 台
		42 台

予備バス

予備バス		台数
時間帯	15：00～24：00	5 台
		5 台

総台数　133 台

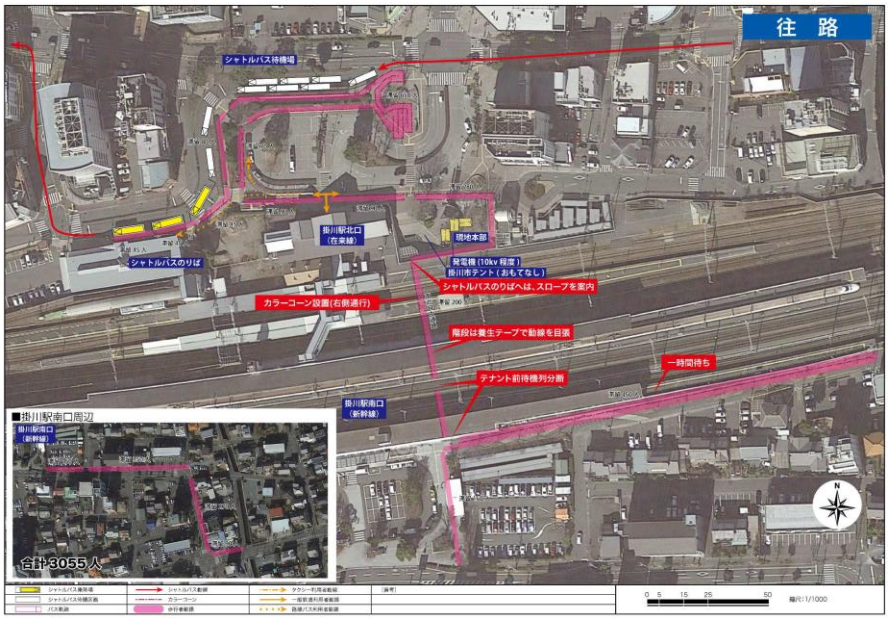
資料：交通輸送実施計画書（静岡県）

4.静岡県袋井市会場

事前計画：交通輸送実施計画書（ラグビーワールドカップ2019静岡県開催に係る交通輸送実施計画策定業務委託）

◆シャトルバス乗降場・待機場

・シャトルバスは既存の路線バスの配置等を踏まえ、臨時の乗降場・待機場を設置している。掛川駅の例を示す。





◆駅シャトルバスダイヤ案

・バスは１台乗車人員60人とし、所要時間は20分、乗降時間は10分、発車ピッチは試合開始３時間ほど前から５分ピッチ、その他は10分ピッチとしている。
・９／２８（土）日本VSアイルランド　【試合開始　１６：１５】掛川駅往路パターンの例の一部を右記に示す。

往路：掛川駅 ⇒ エコパ（11:00～16:30）
復路：エコパ ⇒ 掛川駅（17:15～20:30）　　１～３３号車 往復利用／３４～４２号車復路のみ
（路線タイプの為、60名計算）

号車	待機場		掛川駅		会場			掛川駅	一台乗車人員	乗車人数	累計	発車ピッチ	往路所要時間	乗降時間	復路所要時間	使用台数
	到着時間	出発時間	到着時間	出発時間	到着時間	休憩時間	出発時間	到着時間								
1･2				11:00	11:20		11:30	11:50	60	120	120	0:10	0:20	0:10	0:20	2
3･4				11:10	11:30		11:40	12:00	60	120	240	0:10	0:20	0:10	0:20	2
5･6				11:20	11:40		11:50	12:10	60	120	360	0:10	0:20	0:10	0:20	2
7･8				11:30	11:50		12:00	12:20	60	120	480	0:10	0:20	0:10	0:20	2
9･10				11:40	12:00		12:10	12:30	60	120	600	0:10	0:20	0:10	0:20	2
1･2				11:50	12:10	0:30	12:50	13:10	60	120	720	0:10	0:20	0:10	0:20	2
3･4				12:00	12:20	0:30	13:00	13:20	60	120	840	0:10	0:20	0:10	0:20	2

資料：交通輸送実施計画書（静岡県）

4.静岡県袋井市会場

事前計画：交通輸送実施計画書（ラグビーワールドカップ2019静岡県開催に係る交通輸送実施計画策定業務委託）

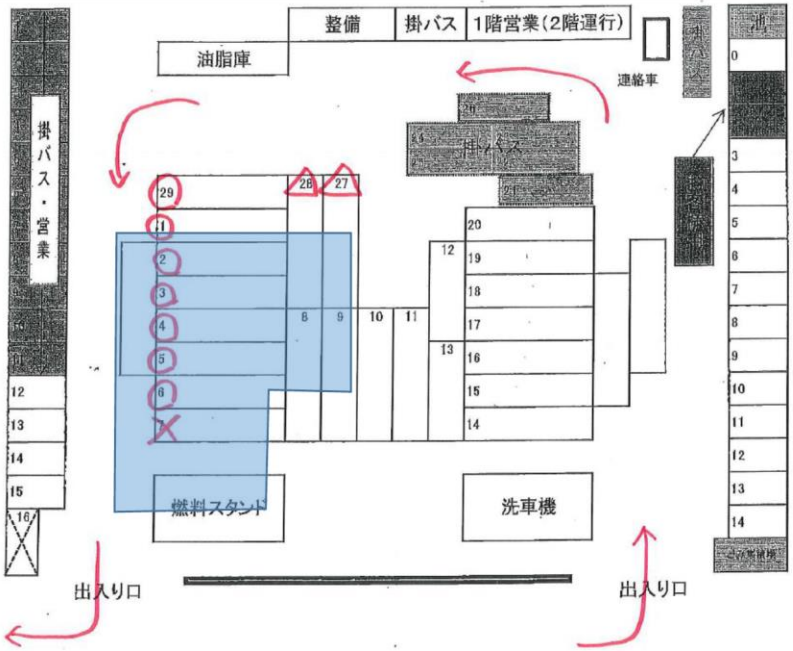
◆シャトルバス待機場

・掛川駅の**バス待機場**として、静鉄車庫、掛川花鳥園がある。

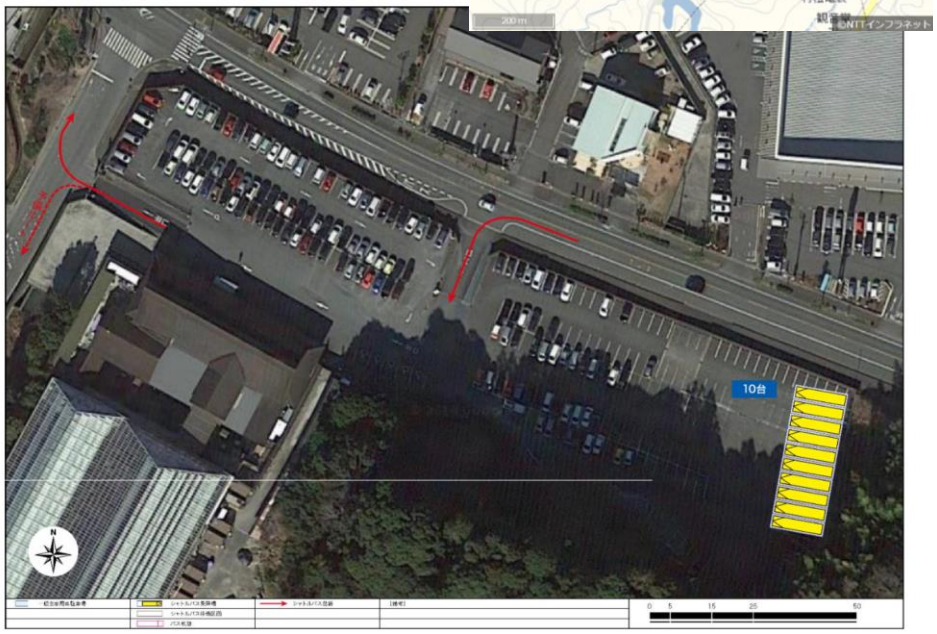




（5）掛川駅バス待機場　静鉄車庫　9/28



（6）掛川駅バス待機場　掛川花鳥園　10/4、9、11



資料：交通輸送実施計画書（静岡県）

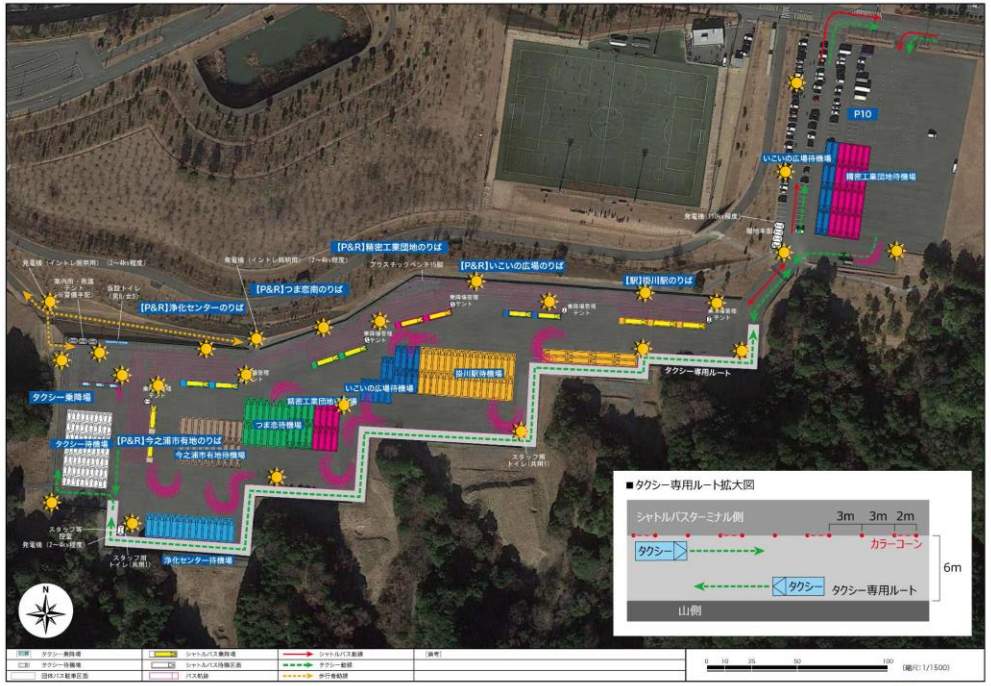
4.静岡県袋井市会場

事前計画：交通輸送実施計画書（ラグビーワールドカップ2019静岡県開催に係る交通輸送実施計画策定業務委託）

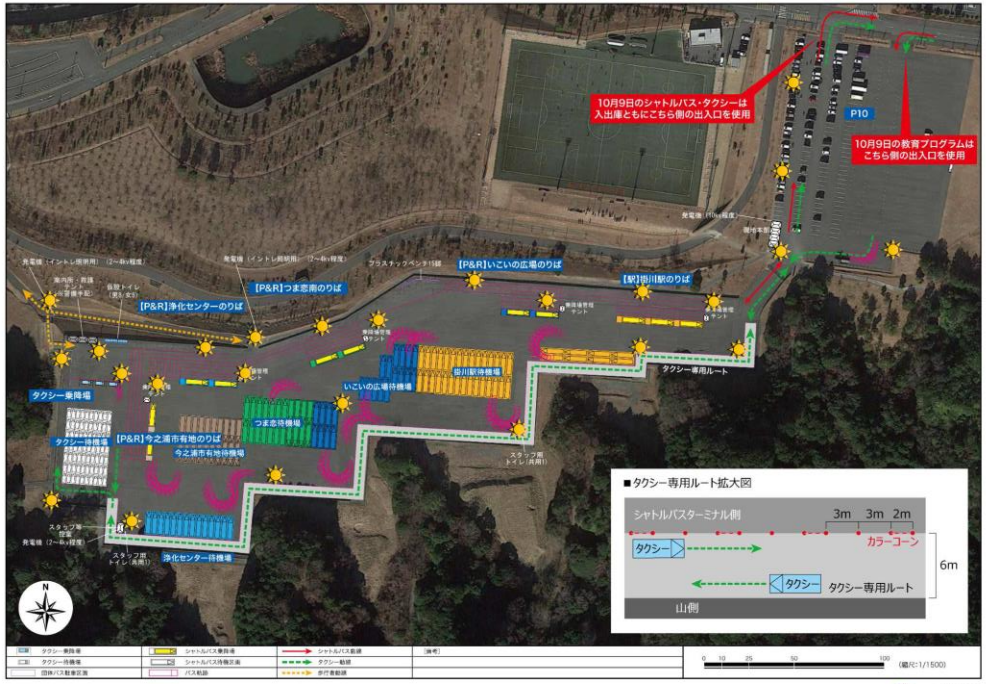
◆シャトルバス乗降場・待機場

・スタジアムのP9・P10駐車場の配置を以下に示す。

(5)P9・P10展開図 9月28日



(6)P9・P10展開図 10月4日、9日、11日







資料：交通輸送実施計画書（静岡県）

1.ラグビーワールドカップの事例

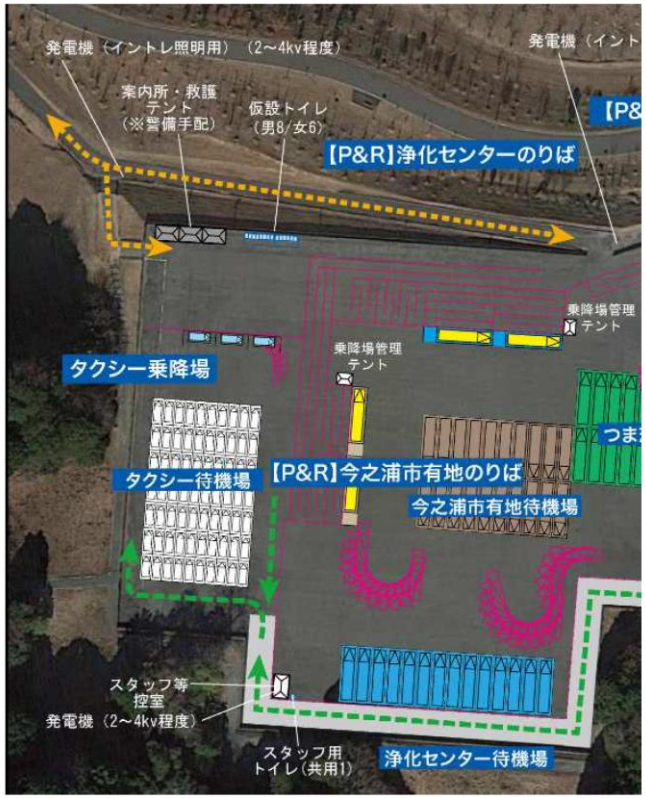
4.静岡県袋井市会場

事前計画：交通輸送実施計画書（ラグビーワールドカップ2019静岡県開催に係る交通輸送実施計画策定業務委託）

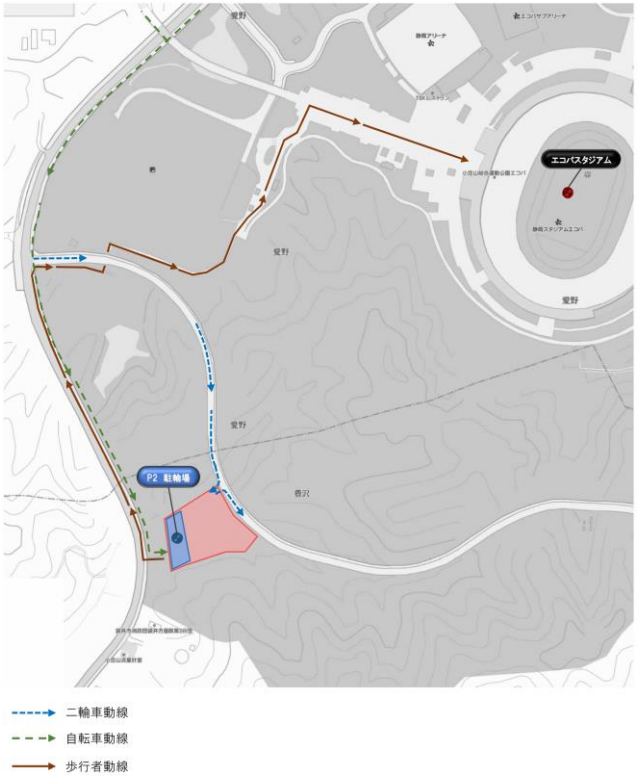
◆各種アクセス対応（タクシー／徒歩／駐輪場／教育プログラム）

- **タクシーはシャトルバス乗降場付近に待機場・乗降場を設定**し、動線ルートも設定している。
- 二輪車・自転車駐輪場を設置している。
- 最寄りの愛野駅からの往復、会場周辺の**歩行者動線を設定**している。
- 教育プログラムの小中高校生招待者バスがあり、関係者車両とあわせて動線設定している。

▼タクシー乗降場



▼二輪車・自転車駐輪場



▼歩行者誘導（一部抜粋）



資料：交通輸送実施計画書（静岡県）

4.静岡県袋井市会場

事前計画：交通輸送実施計画書（ラグビーワールドカップ2019静岡県開催に係る交通輸送実施計画策定業務委託）

◆P&R駐車場のシャトルバス乗り場

・シャトルバスの乗り場配置を示す。これらは一般車とバスの動線が分離されている。

▼つま恋南駐車場

（1）つま恋南駐車場全体展開



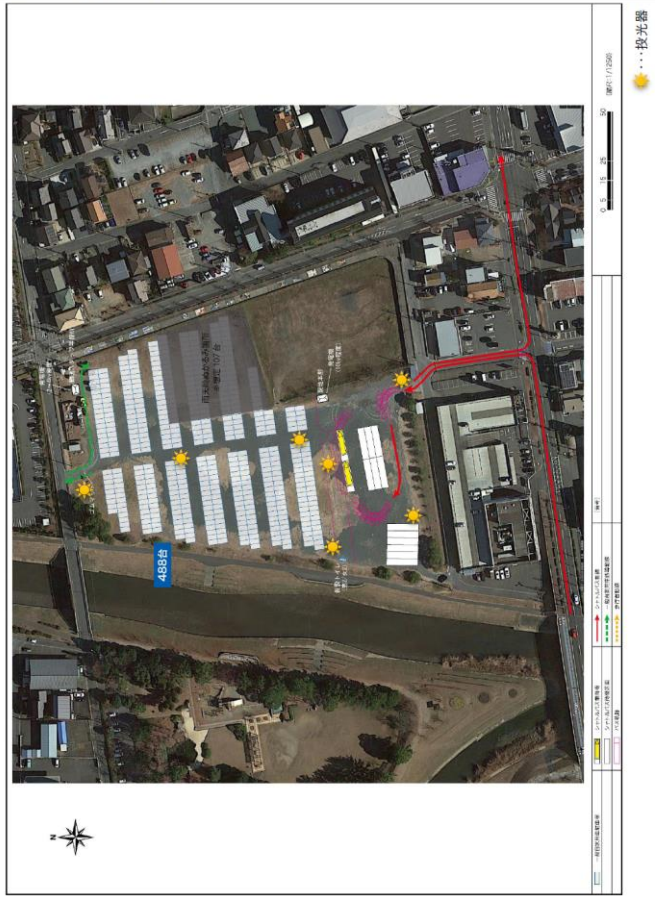
▼いこいの広場駐車場

（2）いこいの広場駐車場①展開図



▼今之浦市有地駐車場

（1）今之浦市有地駐車場展開図



資料：交通輸送実施計画書（静岡県）

4.静岡県袋井市会場

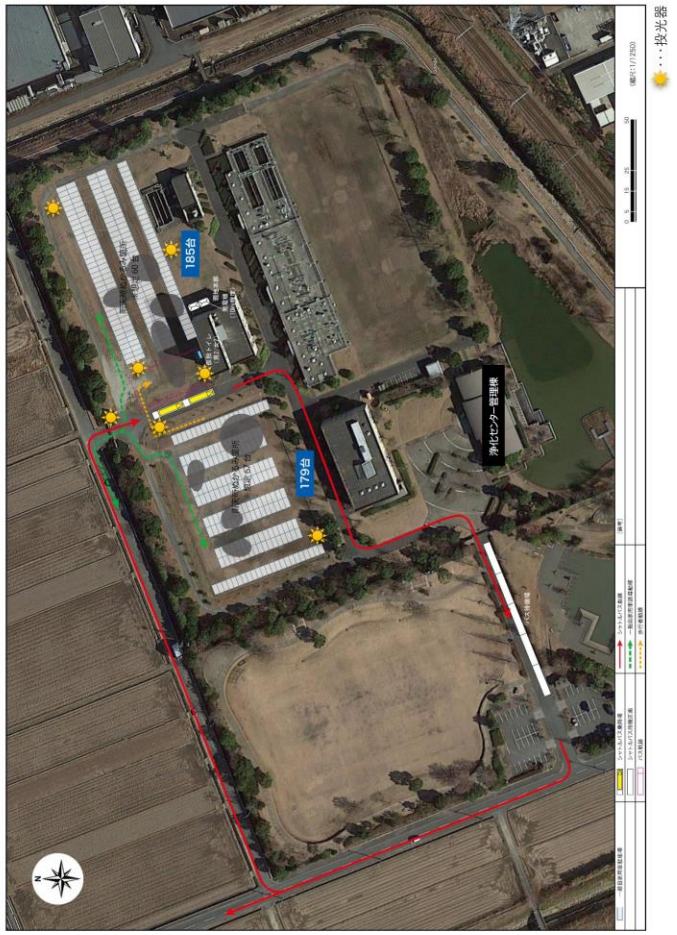
事前計画：交通輸送実施計画書（ラグビーワールドカップ2019静岡県開催に係る交通輸送実施計画策定業務委託）

◆P&R駐車場のシャトルバス乗り場

・シャトルバスの乗り場配置を示す。以下はシャトルバスと一般車の動線が同一・交錯する箇所がある。

▼袋井浄化センター駐車場

（1）袋井浄化センター駐車場展開図



▼袋井精密工業団地駐車場

（1）袋井精密工業団地駐車場展開図



資料：交通輸送実施計画書（静岡県）

4.静岡県袋井市会場

事前計画：交通輸送実施計画書（ラグビーワールドカップ2019静岡県開催に係る交通輸送実施計画策定業務委託）

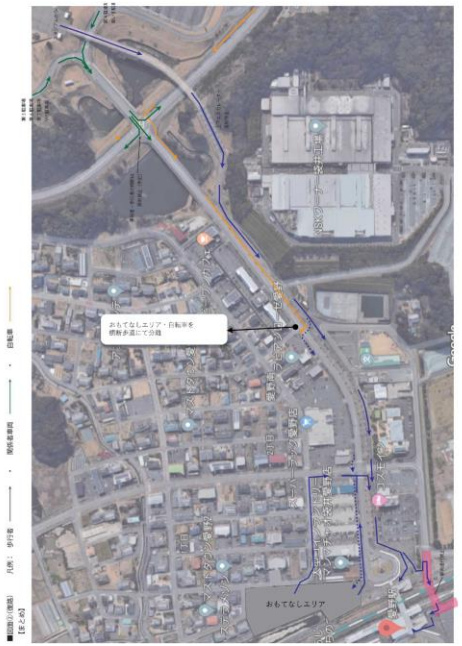
◆事前に想定された課題と対応策（交通安全対策）

- 車両の渋滞対策や歩行者の安全対策のため、**歩行者専用通路への誘導、車両のみ誘導等を計画**している。
- 愛野駅周辺に**おもてなしエリアを設けて観客を留め、駅周辺での過度な混雑緩和**を図っている。
- 近隣住民移動状況と歩行者動線を踏まえ、十分な警備員配置等による交通安全対策を計画している。
- 各種関係機関、輸送機関のHP等広報媒体により、**交通規制・混雑時間帯・迂回路アクセスに関する情報を提供**する。

▼車両誘導計画

●袋井ゲート：小笠山総合運動公園へのメインのゲートであり、多数の関係者車両を誘導する必要がある。
車両の渋滞対策や歩行者の安全対策のため、愛野駅からの徒歩の観客はスタジアムへ向かう歩行者専用の通路を通るよう誘導し、袋井ゲートはできる限り車両のみの誘導とする。（警備計画図を参照）

●愛野駅西側ガード下通路：退出時、愛野駅から上り電車を利用する場合、駅等の混雑緩和のため、駅西側ガード下通路に歩行者を誘導する計画とする。ガード下通路は歩道が無いため、車両通行止めにした上、歩行者を歩かせる。
また、ガード下南側の交差点についても同様に歩道が無いため、車道の片側を歩行者用に確保したうえ、車両は交互通行させることで安全を確保する。（警備計画図を参照）



▼駅周辺の混雑緩和

●愛野駅周辺及びスタジアム周辺におもてなしエリアを設けて、飲食、物販、ステージを含むイベントを実施することで、入れ込み時や退出時に観客を留めることにより、駅周辺での過度な混雑の緩和を図る。





資料：交通輸送実施計画書（静岡県）

4.静岡県袋井市会場

事前計画：交通輸送実施計画書（ラグビーワールドカップ2019静岡県開催に係る交通輸送実施計画策定業務委託）

◆事前に想定された課題と対応策（交通規制計画）

・**送迎車両などによって、スタジアム周辺道路が混雑し、チーム・関係者・観客の来場に影響がでることが懸念**された。
・招待者のアクセス向上や、愛野駅利用者の安全で円滑な退場を担保するため、**交通規制を計画**している。
※東名集中工事については、試合開催期間と、時期をずらす方向で調整中。

▼交通規制計画

（ア）愛野駅ガード下車両通行禁止

●退出時において、観戦客の退場が集中するため、愛野駅ガード下を車両通行禁止とし、愛野駅へ向かう歩行者動線とする。



（イ）袋井ゲート周辺駐停車禁止

●送迎等の抑止策として、袋井ゲート周辺において駐停車禁止規制を行う。

（ウ）通行止（バス・二輪・軽車両を除く）及び一方通行

●10月9日スコットランドvロシア戦について教育プログラムの小中高校生招待者バスの駐車場をP1～P3間道路に設けるため、P1～P3間道路については、交通規制を計画し、教育プログラムバスや、関係者、二輪車のみ通行を可とする。



資料：交通輸送実施計画書（静岡県）

4.静岡県袋井市会場

開催後の結果：ラグビーワールドカップ2019日本大会　静岡県開催記録

◆輸送結果

・観客数は4日間延べ17万6,000人で、誘導スタッフ、静岡県警察、JR東海、バス会社が連携し、**円滑な送客を実現**した。
・**観戦客の多くは新幹線を利用**するため**「掛川駅」は交通輸送の重要な拠点**となった。
・試合日には、**バス輸送の拠点となる「掛川駅」、「パーク＆バスライド」5か所、エコパ駐車場に総勢400名の交通誘導スタッフが配置**された。
・シャトルバス乗り場に並ぶ列は、**試合開始2～3時間前がピーク**となっていた。

■掛川駅



■パーク＆バスライド

「つま恋」など全5か所の会場外の駐車場から延べ1万5000人超を送客



乗るバスを間違えないよう、帰る際の案内には特に注意。

■交通輸送本部

交通輸送に関する全ての情報がここに集約









開幕本番に向け着々と準備を進める

■愛野駅





試合開始4時間以上前から多くの観戦客が。
(9/28 11:40 の様子)

■シャトルバス＆タクシー乗降場

P 9駐車場はシャトルバスやタクシーが集まる一大ターミナルに



会場に向かうファンを「TEAM NO-SIDE」が盛り上げる



円滑な誘導を進める専門スタッフ

■団体バス駐車場



学生の観戦招待が多い日には、
団体バスの到着が重ならないように配慮

■駅南口





構内には「掛川おもてなしゾーン」のインフォメーション





多くの外国人ファンで賑わった「掛川BEER STATION」

■駅北口

交通誘導スタッフの的確な案内と声掛けが人の流れをスムーズに



シャトルバス乗り場に並ぶ列は
試合開始2～3時間前がピークに



ボランティアスタッフ「TEAM NO-SIDE」が
ハイファイブでお出迎え



掛川茶のサービスなど「TEAM 掛川」がおもてなし



Staff Voice

初日のアイルランド戦、終了時間が遅い試合、1万6,000人の小中高生招待など、日によって様々な課題がありましたが、関係各所の協力と地域の皆様のご理解のおかげで無事に乗り切ることができました。毎試合、観戦客輸送完了時刻を報告する時は、安堵と感謝の気持ちでいっぱいでした。

静岡県ラグビーワールドカップ2019 推進課　主事　K氏

掛川駅の交通輸送を担当し、**特に電車とシャトルバスの利用が片方に集中しないよう気を配りました。**多くの外国人客が利用する中、安全に、安心してスタジアムに足を運び、無事に帰っていただくことが一番。掛川市やボランティアの方々の温かいおもてなしも大きかったと思います。

静岡県ラグビーワールドカップ2019 推進課　主事　K氏

資料：ラグビーワールドカップ2019日本大会　静岡県開催記録

4.静岡県袋井市会場

開催後の結果：ラグビーワールドカップ2019日本大会　静岡県開催記録

◆輸送結果

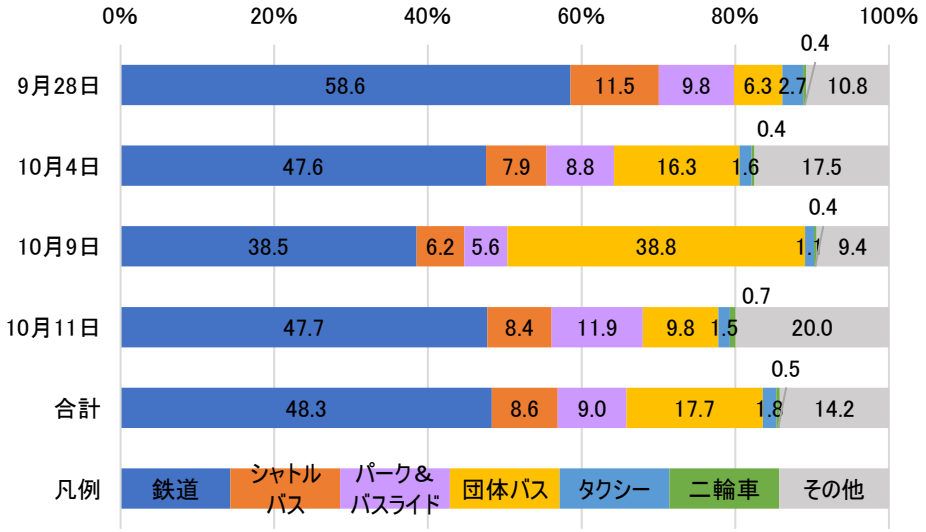
・会場周辺の交通規制の実施（駐停車禁止）と事前の広報（交通規制、スタジアム周辺の迂回、車で来場を希望する場合はＰ＆Ｂライドを利用すること）を徹底した結果、**エコパスタジアム周辺道路において目立った渋滞は見られず、安全で円滑な観客輸送が実現**できた。

・掛川駅のシャトルバスについては、警察からの指導により他のイベントで実績のある駅南側からの運行が不可となり、**路線バス路線の多い駅北側から運行せざるを得なかった**。今回、日常的な状態を変化させることにはなるが、路線バスのバス停を移設し、シャトルバスを路線バス乗降場で運行することとしたが、路線バス会社３社からは安全の確保のため交通規制等の要望があり、警察の考え方との乖離もあったため、**調整に1年程度かかるなど大変な労力**がかかった。

・試合日にはJR東海により、**東海道新幹線と東海道線で臨時列車を運行**した。

▼各開催日の来場者数と利用交通手段

9月28日	10月4日	10月9日	10月11日	合計
47,813	44,148	44,123	39,802	175,886



▼臨時列車の運行

＜東海道新幹線＞
運転日:10月４日(金)、10月11日(金)
運転本数:各日　こだま　上り１本
運転区間:掛川駅 22:28発　　東京駅 23:56着
※通常ダイヤにおける東京方面最終便
　掛川駅 21:59発
　（こだま三島行:静岡駅で東京行ひかりに乗換えが必要）

＜東海道線＞
運転本数:各試合日　上下計　42本
※一部定期列車で増結運転実施

資料：ラグビーワールドカップ2019日本大会　静岡県開催記録

1.ラグビーワールドカップの事例

4.静岡県袋井市会場

開催後の結果：交通輸送実施報告書（静岡県）

◆輸送実績一覧（シャトルバス）

・シャトルバスはいずれの開催日、駅・駐車場も**輸送可能最大人数に対して、余力がある輸送人数**となっていた。

項目			種別	鉄道	P&R駐車場						教育プログラム						
			乗降場	掛川駅	つま恋南	いこいの広場	浄化センター	今之浦市有地	袋井精密工業団地	合計	P1-P3	P1	P8	P10	P11	P12	合計
			会場アクセス	シャトルバス	シャトルバス	シャトルバス	シャトルバス	シャトルバス	シャトルバス		計画バス	計画バス	計画バス	計画バス	計画バス	計画バス	
			駐車可能台数	－	960台	960台	300台	430台	410台	3,060台	62台	56台	99台	124台	83台	59台	483台
9月28日（土）	時間		計画母数	7,500人	2,000人	1,000人	200人	300人	1,000人	4,500人	－	－	－	－	－	－	－
	試合（予定）	16:15-17:50	輸送可能最大人数	9,900人	2,970人	3,015人	1,305人	1,710人	1,530人	10,530人	－	－	－	－	－	－	－
	往路	11:00-16:30	【往路実績】輸送人数	5,494人	1,651人	1,088人	665人	321人	951人	4,676人	－	－	－	－	－	－	－
			運行台数	33台	18台	20台	10台	14台	10台	72台	－	－	－	－	－	－	－
			【往路実績】運行本数	126本	45本	32本	29本	29本	33本	168本	－	－	－	－	－	－	－
	復路	17:15-20:30	【復路実績】輸送人数	6,302人	1,709人	1,086人	698人	324人	945人	4,762人	－	－	－	－	－	－	－
			運行台数	42台	24台	26台	14台	20台	16台	100台	－	－	－	－	－	－	－
			【復路実績】運行本数	133本	42本	32本	19本	12本	21本	126本	－	－	－	－	－	－	－
	駐車場OPEN	10:30-21:00	駐車予約台数	－	745台	497台	300台	147台	410台	2,099台	－	－	－	－	－	－	－
			予約想定人数	－	1,909人	1,246人	795人	368人	1,164人	5,482人	－	－	－	－	－	－	－
			【実績】駐車台数	－	670台	443台	266台	133台	375台	1,887台	－	－	－	－	－	－	－
10月4日（金）	時間		計画母数	5,000人	1,000人	500人	350人	150人	－	2,000人	－	51台	61台	－	53台	－	165台
	試合（予定）	18:45-20:20	輸送可能最大人数	7,425人	2,970人	3,015人	1,305人	1,710人	－	9,000人	－	－	－	－	－	－	－
	往路	13:30-19:00	【往路実績】輸送人数	3,478人	1,636人	1,129人	681人	426人	－	3,872人	－	2,153人	1,940人	－	1,679人	－	5,772人
			運行台数	33台	18台	20台	10台	11台	－	59台	－	－	－	－	－	－	－
			【往路実績】運行本数	112本	46本	33本	29本	30本	－	138本	－	－	－	－	－	－	－
	復路	19:45-23:00	【復路実績】輸送人数	3,459人	1,838人	1,133人	722人	433人	－	4,126人	－	－	－	－	－	－	－
			運行台数	48台	24台	26台	16台	11台	－	77台	－	－	－	－	－	－	－
			【復路実績】運行本数	99本	49本	31本	19本	13本	－	112本	－	－	－	－	－	－	－
	駐車場OPEN	13:00-23:30	駐車予約台数	－	789台	526台	300台	180台	－	1,795台	－	－	－	－	－	－	－
			予約想定人数	－	1,926人	1,323人	755人	458人	－	4,462人	－	－	－	－	－	－	－
			【実績】駐車台数	－	726台	480台	282台	177台	－	1,665台	－	48台	62台	－	52台	－	162台

項目			種別	鉄道	P&R駐車場						教育プログラム						
			乗降場	掛川駅	つま恋南	いこいの広場	浄化センター	今之浦市有地	袋井精密工業団地	合計	P1-P3	P1	P8	P10	P11	P12	合計
			会場アクセス	シャトルバス	シャトルバス	シャトルバス	シャトルバス	シャトルバス	シャトルバス		計画バス	計画バス	計画バス	計画バス	計画バス	計画バス	
			駐車可能台数	－	960台	960台	300台	430台	410台	3,060台	62台	56台	99台	124台	83台	59台	483台
10月9日（水）	時間		計画母数	4,000人	500人	250人	150人	100人	－	1,000人	62台	37台	82台	104台	82台	48台	415台
	試合（予定）	16:15-17:50	輸送可能最大人数	7,425人	2,970人	3,015人	1,305人	1,710人	－	9,000人	－	－	－	－	－	－	－
	往路	11:00-16:30	【往路実績】輸送人数	2,742人	1,082人	599人	532人	257人	－	2,470人	1,636人	1,778人	3,167人	3,660人	3,657人	1,694人	15,592人
			運行台数	33台	17台	19台	10台	13台	－	59台	－	－	－	－	－	－	－
			【往路実績】運行本数	93本	36本	32本	28本	36本	－	132本	－	－	－	－	－	－	－
	復路	17:15-20:30	【復路実績】輸送人数	3,133人	1,086人	595人	538人	267人	－	2,486人	－	－	－	－	－	－	－
			運行台数	37台	22台	24台	13台	18台	－	77台	－	－	－	－	－	－	－
			【復路実績】運行本数	88本	27本	18本	16本	9本	－	70本	－	－	－	－	－	－	－
	駐車場OPEN	10:30-21:00	駐車予約台数	－	487台	266台	247台	115台	－	1,115台	－	－	－	－	－	－	－
			予約想定人数	－	1,256人	682人	606人	219人	－	2,763人	－	－	－	－	－	－	－
			【実績】駐車台数	－	471台	250台	225台	104台	－	1,050台	50台	47台	79台	102台	80台	43台	401台
10月11日（金）	時間		計画母数	5,000人	1,000人	500人	350人	150人	－	2,000人	－	17台	66台	－	－	－	83台
	試合（予定）	19:15-20:50	輸送可能最大人数	7,425人	2,970人	3,015人	1,305人	1,710人	－	9,000人	－	－	－	－	－	－	－
	往路	14:00-19:30	【往路実績】輸送人数	3,333人	1,989人	1,372人	674人	689人	－	4,724人	－	819人	2,467人	－	－	－	3,286人
			運行台数	33台	18台	20台	10台	14台	－	62台	－	－	－	－	－	－	－
			【往路実績】運行本数	92本	50本	46本	27本	33本	－	156本	－	－	－	－	－	－	－
	復路	20:15-23:30	【復路実績】輸送人数	3,846人	2,088人	1,461人	716人	703人	－	4,968人	－	－	－	－	－	－	－
			運行台数	42台	24台	26台	16台	20台	－	86台	－	－	－	－	－	－	－
			【復路実績】運行本数	101本	52本	36本	16本	16本	－	120本	－	－	－	－	－	－	－
	駐車場OPEN	13:30-24:00	駐車予約台数	－	977台	684台	300台	303台	－	2,264台	－	－	－	－	－	－	－
			予約想定人数	－	2,621人	1,706人	779人	697人	－	5,803人	－	－	－	－	－	－	－
			【実績】駐車台数	－	839台	571台	259台	276台	－	1,945台	－	25台	67台	－	－	－	92台

※各日程、往路、復路ともに予備バス5台準備

資料：交通輸送実施報告書（静岡県）

4.静岡県袋井市会場

開催後の結果：交通輸送実施報告書（静岡県）

◆輸送実績一覧（駐車場）

・各開催日のうち駐車台数が最も多かった10月11日（金）の入庫・出庫は以下のようになっている。
・入庫は16:30～17:30、出庫は22:00～22:30がピークの駐車場が多くなっている。

駐車場名：　つま恋
区　分：　駐車場
2019年　10　月　11　日　（金）　天気：　晴／雨

時間	入庫	入庫累計	出庫	出庫累計	滞留数	備考
13:00～13:30	15 台	15 台	台	台	15	
13:30～14:00	26 台	41 台	台	台	41	
14:00～14:30	23 台	64 台	台	台	64	
14:30～15:00	46 台	110 台	台	台	110	
15:00～15:30	57 台	167 台	台	台	167	
15:30～16:00	86 台	253 台	台	台	253	
16:00～16:30	82 台	335 台	台	台	335	
16:30～17:00	97 台	432 台	台	台	432	
17:00～17:30	100 台	532 台	台	台	532	
17:30～18:00	92 台	624 台	台	台	624	
18:00～18:30	87 台	711 台	台	台	711	
18:30～19:00	51 台	762 台	台	台	762	
19:00～19:30	43 台	805 台	台	台	805	
19:30～20:00	22 台	827 台	台	台	827	
20:00～20:30	12 台	839 台	台	台	839	
20:30～21:00	台	839 台	5 台	5 台	834	
21:00～21:30	台	839 台	21 台	26 台	813	
21:30～22:00	台	839 台	127 台	153 台	686	
22:00～22:30	台	839 台	258 台	411 台	428	
22:30～23:00	台	839 台	299 台	710 台	129	
23:00～23:30	台	839 台	128 台	838 台	1	
23:30～24:00	台	839 台	1 台	839 台		
24:00～24:30	台	839 台	台	839 台		
入庫 TOTAL		839		台		

駐車場名：　いこいの広場
区　分：　駐車場
2019年　10　月　11　日　（金）　天気：　晴／雨

時間	入庫	入庫累計	出庫	出庫累計	滞留数	備考
13:00～13:30	19 台	19 台	台	台	19	
13:30～14:00	15 台	34 台	台	台	34	
14:00～14:30	27 台	61 台	台	台	61	
14:30～15:00	17 台	78 台	台	台	78	
15:00～15:30	42 台	120 台	台	台	120	
15:30～16:00	40 台	160 台	台	台	160	
16:00～16:30	71 台	231 台	台	台	231	
16:30～17:00	68 台	299 台	台	台	299	
17:00～17:30	61 台	360 台	台	台	360	
17:30～18:00	55 台	415 台	台	台	415	
18:00～18:30	70 台	485 台	台	台	485	
18:30～19:00	38 台	523 台	台	台	523	
19:00～19:30	29 台	552 台	台	台	552	
19:30～20:00	16 台	568 台	台	台	568	
20:00～20:30	3 台	571 台	台	台	571	
20:30～21:00	台	571 台	台	台	571	
21:00～21:30	台	571 台	12 台	12 台	559	
21:30～22:00	台	571 台	62 台	74 台	497	
22:00～22:30	台	571 台	240 台	314 台	257	
22:30～23:00	台	571 台	135 台	449 台	122	
23:00～23:30	台	571 台	121 台	570 台	1	
23:30～24:00	台	571 台	1 台	571 台		
24:00～24:30	台	571 台	台	571 台		
入庫 TOTAL		571		台		

駐車場名：　袋井浄化センター
区　分：　駐車場
2019年　10　月　11　日　（金）　天気：　晴／雨

時間	入庫	入庫累計	出庫	出庫累計	滞留数	備考
13:00～13:30	台	台	台	台		
13:30～14:00	11 台	11 台	台	台	11	
14:00～14:30	19 台	30 台	台	台	30	
14:30～15:00	15 台	45 台	台	台	45	
15:00～15:30	15 台	60 台	台	台	60	
15:30～16:00	39 台	99 台	台	台	99	
16:00～16:30	36 台	135 台	台	台	135	
16:30～17:00	31 台	166 台	台	台	166	
17:00～17:30	26 台	192 台	台	台	192	
17:30～18:00	23 台	215 台	台	台	215	
18:00～18:30	24 台	239 台	台	台	239	
18:30～19:00	11 台	250 台	台	台	250	
19:00～19:30	9 台	259 台	台	台	259	
19:30～20:00	台	259 台	台	台	259	
20:00～20:30	台	259 台	台	台	259	
20:30～21:00	台	259 台	台	台	259	
21:00～21:30	台	259 台	4 台	4 台	255	
21:30～22:00	台	259 台	32 台	36 台	223	
22:00～22:30	台	259 台	139 台	175 台	84	
22:30～23:00	台	259 台	70 台	245 台	14	
23:00～23:30	台	259 台	14 台	259 台		
23:30～24:00	台	259 台	台	259 台		
24:00～24:30	台	259 台	台	259 台		
入庫 TOTAL		259		台		

駐車場名：　今之浦市有地
区　分：　駐車場
2019年　10　月　11　日　（金）　天気：　晴／雨

時間	入庫	入庫累計	出庫	出庫累計	滞留数	備考
13:00～13:30	9 台	9 台	台	台	9	
13:30～14:00	5 台	14 台	台	台	14	
14:00～14:30	9 台	23 台	台	台	23	
14:30～15:00	12 台	35 台	台	台	35	
15:00～15:30	23 台	58 台	台	台	58	
15:30～16:00	25 台	83 台	台	台	83	
16:00～16:30	42 台	125 台	台	台	125	
16:30～17:00	48 台	173 台	台	台	173	
17:00～17:30	44 台	217 台	台	台	217	
17:30～18:00	23 台	240 台	台	台	240	
18:00～18:30	19 台	259 台	台	台	259	
18:30～19:00	12 台	271 台	台	台	271	
19:00～19:30	4 台	275 台	台	台	275	
19:30～20:00	1 台	276 台	台	台	276	
20:00～20:30	台	276 台	台	台	276	
20:30～21:00	台	276 台	台	台	276	
21:00～21:30	台	276 台	1 台	1 台	275	
21:30～22:00	台	276 台	13 台	14 台	262	
22:00～22:30	台	276 台	112 台	126 台	150	
22:30～23:00	台	276 台	135 台	261 台	15	
23:00～23:30	台	276 台	14 台	275 台	1	
23:30～24:00	台	276 台	1 台	276 台		
24:00～24:30	台	276 台	台	276 台		
入庫 TOTAL		276		台		

資料：交通輸送実施報告書（静岡県）

4.静岡県袋井市会場

開催後の結果：交通輸送実施報告書（静岡県）

◆輸送実績（駐車場予約アンケート）

・各開催日のうち駐車台数が最も多かった10月11日（金）の駐車場予約アンケート結果では、静岡県からの来訪が最も多く、東京、神奈川、愛知等からの来訪も見られる。
・乗車予定人数は２人、３人が多く、入庫予定時刻はつま恋、いこいの広場では13:30～14:30が多くなっている。

【最終確定】つま恋１０／１１

何県からご来場されますか？

愛知	98
愛媛	1
茨城	7
岐阜	12
京都	17
群馬	3
広島	1
埼玉	86
三重	22
山梨	18
滋賀	3
新潟	3
神奈川	97
静岡	340
石川	1
千葉	51
大阪	34
長野	5
鳥取	1
東京	159
徳島	1
栃木	12
奈良	1
富山	3
福井	1
総計	977

乗車予定人数

1人	101
2人	828
3人	711
4人	636
5人	275
6人	48
7人	14
8人	8
総計	2621

入庫予定時刻

13:30～14:30	386
14:30～15:30	173
15:30～16:30	221
16:30～17:30	105
17:30～18:30	65
18:30～19:30	27
総計	977

【最終確定】いこいの広場１０／１１

何県からご来場されますか？

愛知	82
茨城	2
岐阜	8
宮城	1
京都	3
群馬	1
埼玉	18
三重	11
山形	1
山梨	7
滋賀	3
新潟	2
神奈川	91
静岡	225
石川	3
千葉	48
大阪	54
長野	15
東京	88
徳島	2
栃木	8
奈良	5
兵庫	5
北海道	1
総計	684

乗車予定人数

1人	66
2人	690
3人	537
4人	264
5人	115
6人	24
10人	10
総計	1706

入庫予定時刻

13:30～14:30	259
14:30～15:30	174
15:30～16:30	121
16:30～17:30	91
17:30～18:30	18
18:30～19:30	21
総計	684

【最終確定】袋井浄化センター１０／１１

何県からご来場されますか？

愛知	61
茨城	2
岐阜	5
京都	5
群馬	1
埼玉	13
三重	9
山梨	3
滋賀	3
神奈川	31
静岡	111
石川	2
千葉	10
大阪	11
長野	3
東京	23
徳島	1
栃木	1
富山	1
福井	3
兵庫	1
総計	300

乗車予定人数

1人	35
2人	312
3人	123
4人	176
5人	80
6人	36
7人	0
8人	8
9人	9
総計	779

入庫予定時刻

13:30～14:30	48
14:30～15:30	81
15:30～16:30	133
16:30～17:30	32
17:30～18:30	
18:30～19:30	6
総計	300

【最終確定】今之浦市有地１０／１１

何県からご来場されますか？

愛知	53
岐阜	11
京都	11
埼玉	15
三重	9
山梨	8
神奈川	7
静岡	181
石川	1
千葉	3
大阪	1
長野	1
東京	1
福井	1
総計	303

乗車予定人数

1人	31
2人	390
3人	138
4人	84
5人	30
6人	24
総計	697

入庫予定時刻

13:30～14:30	75
14:30～15:30	183
15:30～16:30	31
16:30～17:30	12
17:30～18:30	1
18:30～19:30	1
総計	303

資料：交通輸送実施報告書（静岡県）

4.静岡県袋井市会場

開催後の結果：ラグビーワールドカップ2019日本大会　静岡県開催記録

◆ボランティア

・開催都市ボランティアとして、**ラストマイルや主要駅に設置したインフォメーションブース、シャトルバス乗降場、ファンゾーンにおいて配置**した。
・**静岡県では約1,000人を採用**し、大会ボランティアとして大会期間中に活動した。
・ボランティアの管理にあたって、詳細な活動内容や留意点、関連する情報などが、受託業者を通してボランティア１人１人までは共有が徹底されておらず、数々の問題が生じた。日を重ねるごとに徹底され、改善していった。

大会ボランティア概要

募集主体	公益財団法人ラグビーワールドカップ2019 組織委員会
運営主体	公益財団法人ラグビーワールドカップ2019 組織委員会及び12 開催都市合同
募集期間	平成30 年4 月23 日～平成30 年7 月18 日
募集予定人数	全12 開催都市で約10,000 人
採用人数	全12 開催都市で約13,000 人
応募方法	オンラインからの個人単位
活動日数	開催都市ごとの最低活動日数（静岡県 :4 日間）
活動時間	1 日最長8 時間
年齢要件	平成31 年3 月31 日までに満18 歳に達している方
語学要件	日本語でのコミュニケーションが可能な方
提供する物品	ユニフォーム （半袖ポロシャツ、長袖ポロシャツ、ジャケット、パンツ、キャップ、バックパック、ウォーターボトル、ウォーターボトルホルダー） ボランティア保険 食事（活動が長時間に及ぶ場合、弁当又はプリペイドカード提供） 交通費・宿泊費・報酬の支給無し

大会ボランティア活動内容

区分	活動種別	活動内容	期間
組織委員会ボランティア	ボランティアワークフォースセンター	ボランティアワークフォースセンターのサポート	試合日+前日
	メディアサポート	国内外メディア・放送局の活動サポート	試合日+前日
	権利保護プログラム	会場周辺、会場内のアンブッシュ活動の探索	試合日
	ベニューアクレディテーションセンターサポート	アクレディテーションの受付、配布	試合5 日前～試合日
	ケータリング	ケータリングチケットの確認、弁当引渡しサポート、ゴミ回収・分別	試合日+前日
	テクノロジーサポート	大会運営用無線機の貸し出し、海外持込無線機の検査	試合日+前日
	会場運営サポート	会場運営・セレモニーサポート	試合日+前日
	駐車場誘導	組織委員会管理駐車場の誘導業務	試合日
	ＶＩＰ対応	ＶＩＰへの案内	試合日
	会場内観客誘導	会場内・入場ゲート観客誘導・整理、案内	試合日
開催都市ボランティア	会場外観客誘導、案内	ラストマイル（愛野駅前・シャトルバス乗降場～入場ゲート）での観客誘導・整理、情報発信・案内	試合日
		駅インフォメーションブース（掛川駅、静岡駅、浜松駅）での情報発信・案内	試合日+前後1日+ファンゾーン開催日（静岡駅、浜松駅）
		駅シャトルバス乗降場（掛川駅）での観客誘導・整理、情報発信・案内	試合日
		ファンゾーン（駿府城公園、ソラモ・えんてつホール）での観客誘導、アクティビティ運営	ファンゾーン開催日

静岡県開催試合日における活動人数

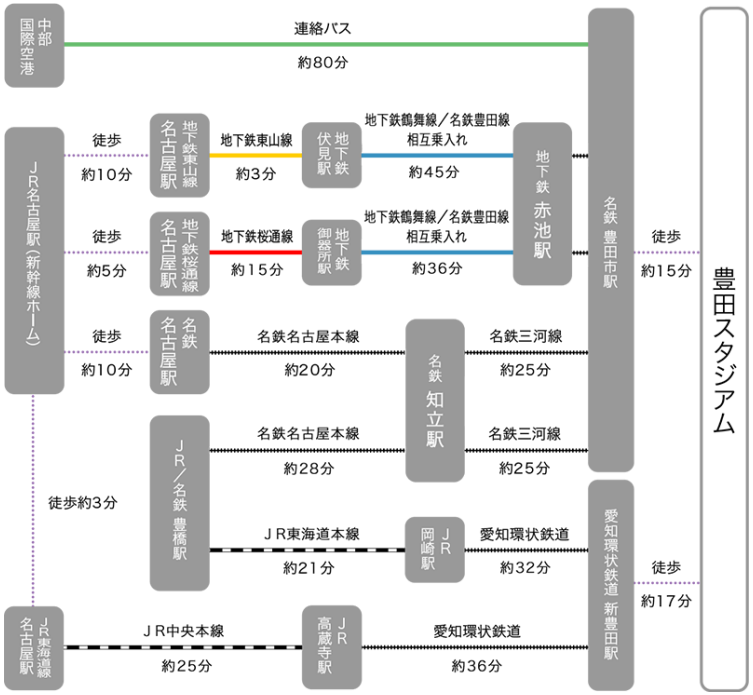
開催試合	活動人数
9/28　日本 v アイルランド	644 人
10/4　南アフリカ v イタリア	623 人
10/9　スコットランド v ロシア	628 人
10/11　オーストラリア v ジョージア	595 人

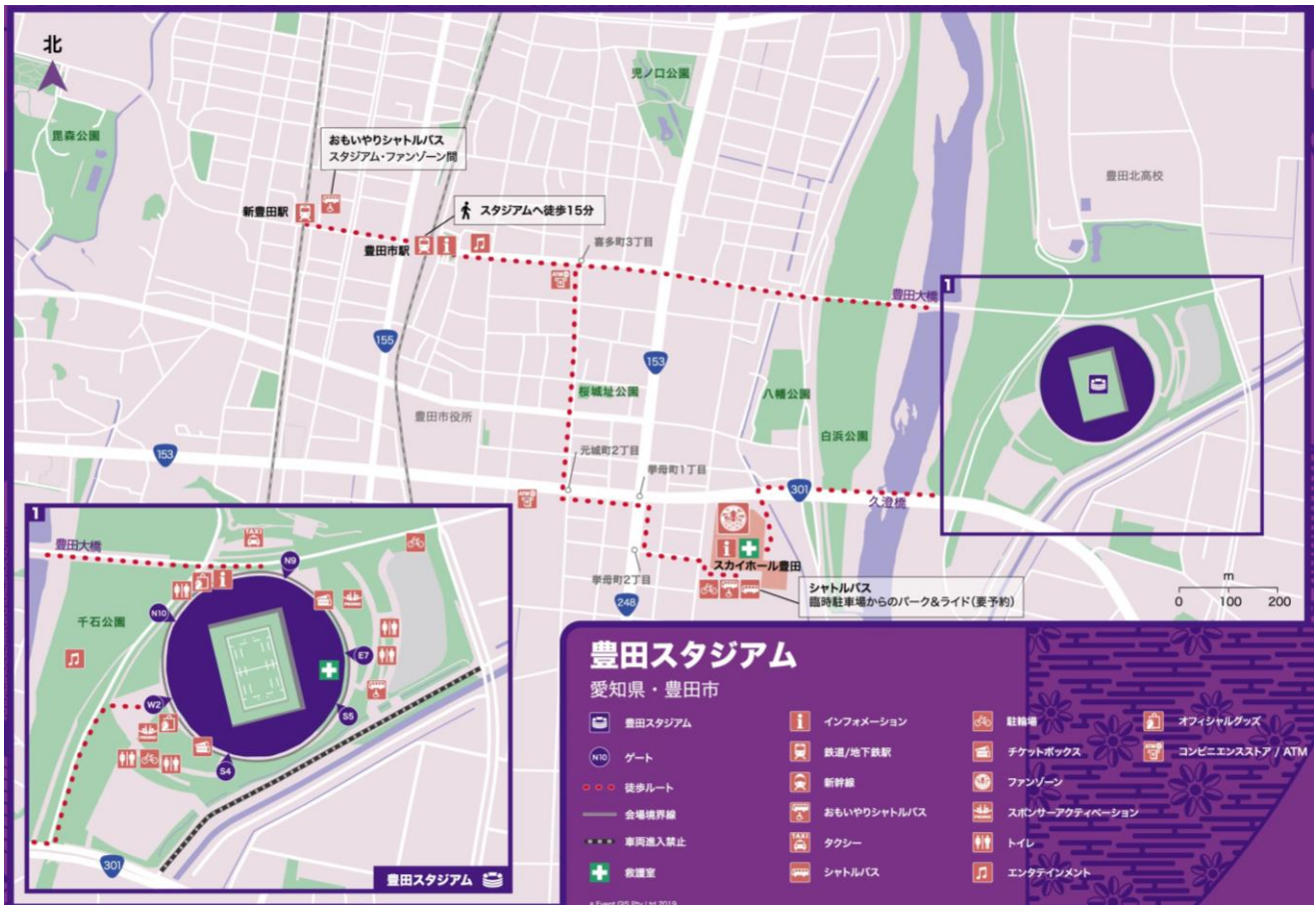


資料：ラグビーワールドカップ2019日本大会　静岡県開催記録

5.愛知県豊田市会場

◆会場配置と輸送体系





資料：豊田スタジアムHP、ラグビーワールドカップ大会公式ウェブサイト「公式ベニュースペクテーターガイド」より(https://www.rugbyworldcup.com/news/401335)

1.ラグビーワールドカップの事例

5.愛知県豊田市会場

◆試合開催に伴う交通規制

・豊田スタジアムでの試合開催に伴い、その**周辺道路及び市内中心市街地で交通規制**を実施した。
・交通規制情報は、豊田市公式ホームページのラグビーワールドカップ専用ページにて情報発信を行うとともに、チラシを豊田市内各施設や中日本高速道路エリア内のSA・PA等で配布するなどの周知を行った。
・実施日時、エリアは以下のとおり。

	豊田スタジアム東	矢作川東堤防	スカイホール南	豊田市駅前通り
9月23日(月)	17:00～22:00	10:00～23:00	13:00～23:30	6:30～21:00
9月28日(土)	16:30～21:30	9:30～22:30	10:00～23:00	6:30～20:30
10月5日(土)	17:30～22:30	10:30～23:30	10:00～翌0:00	6:30～21:15

※10月12日は台風により中止



交通規制エリア



案内看板

※10月12日は台風により中止

◆幹線道路等の整備

・幹線道路の拡幅、整備を実施し、安全で円滑な移動に寄与
国道153号豊田北BP平戸大橋区間の新設整備
国道301号野見山工区の拡幅整備
（都）豊田則定線（高橋）の拡幅整備
（都）平戸橋土橋線の整備
（都）梅坪堤線の拡幅整備

※（都）は都市計画道路、（高橋）は国道153号交差点から東へ400mの一級河川矢作川に架かる橋梁を指す

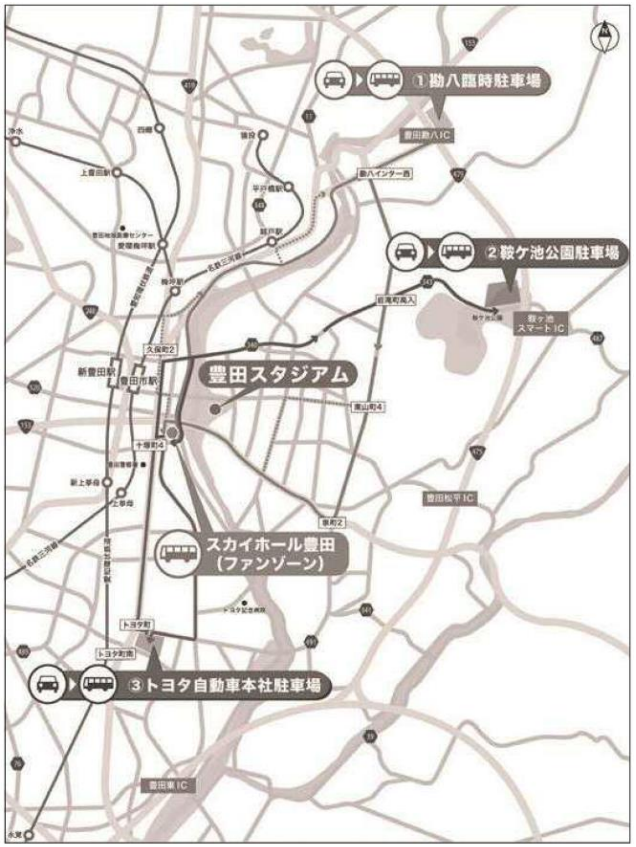
資料：ラグビーワールドカップ2019　愛知・豊田開催支援委員会 公式記録、「とよたビジョン」実績報告書（2020年２月）

5.愛知県豊田市会場

◆交通輸送：パークアンドバスライド

概要

・豊田スタジアムで開催される試合を観戦するため、自家用車にて来場する予定の観戦客向けに、臨時駐車場とファンゾーン会場のスカイホール豊田を結ぶシャトルバスを運行した。
・シャトルバスはいずれの駐車場からも**所要時間15～30分**で、利用は特設サイトから**事前予約が必要**であり、利用料は**自家用車１台当たり1,000円**とした。
・試合当日は交通規制の実施や、シャトルバスのルートとして**堤防道路を活用**するなど、**渋滞緩和対策**を行った。



パークアンドバスライドマップ


勘八臨時駐車場


勘八臨時駐車場


トヨタ自動車本社駐車場


トヨタ自動車本社駐車場


鞍ケ池公園駐車場


鞍ケ池公園駐車場

資料：ラグビーワールドカップ2019　愛知･豊田開催支援委員会 公式記録

1.ラグビーワールドカップの事例

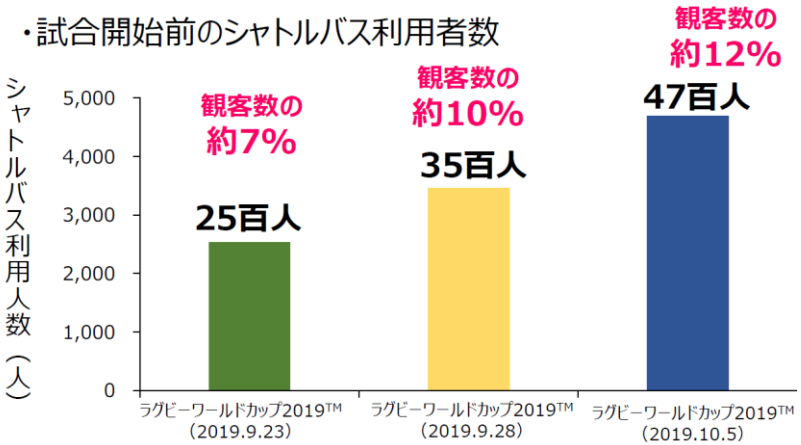
5.愛知県豊田市会場

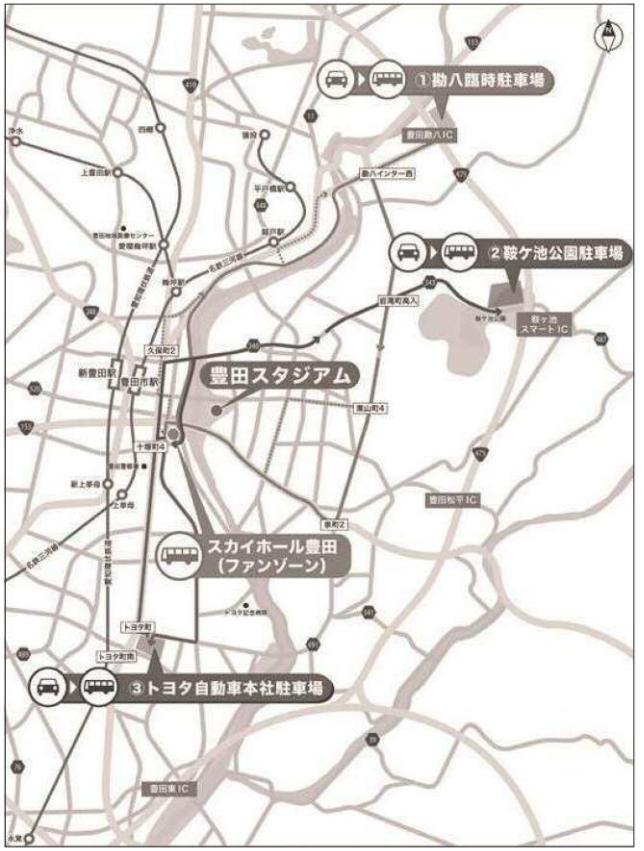
◆交通輸送：パークアンドバスライド

概要

・以下の３日間、パークアンドバスライドを運行した。**分担率は7～12%**となっている。
2019年９月23日（月・祝）：分担率約7%
2019年９月28日（土）　　：分担率約10%
2019年10月5日（土）　　：分担率約12%
※10月12日は台風により中止

実績





パークアンドバスライドマップ

9月23日(月・祝)		往路（駐車場→スカイホール豊田）	復路（スカイホール豊田→駐車場）	バス実台数
勘八	運行時間	(始発)14:25	(終発)22:53	39台
	延べ運行台数	76台	43台	
	バス利用人数（駐車場利用台数）	1,492人（590台）	1,510人（590台）	
鞍ヶ池	運行時間	(始発)15:16	(終発)22:50	15台
	延べ運行台数	34台	25台	
	バス利用人数（駐車場利用台数）	1,044人（416台）	1,055人（416台）	

9月28日(土)		往路（駐車場→スカイホール豊田）	復路（スカイホール豊田→駐車場）	バス実台数
勘八	運行時間	(始発)11:30	(終発)23:00	27台
	延べ運行台数	64台	40台	
	バス利用人数（駐車場利用台数）	1,286人（503台）	1,323人（503台）	
トヨタ	運行時間	(始発)11:30	(終発)22:15	37台
	延べ運行台数	94台	67台	
	バス利用人数（駐車場利用台数）	2,177人（814台）	2,252人（814台）	

10月5日(土)		往路（駐車場→スカイホール豊田）	復路（スカイホール豊田→駐車場）	バス実台数
勘八	運行時間	(始発)11:31	(終発)23:24	31台
	延べ運行台数	80台	48台	
	バス利用人数（駐車場利用台数）	1,643人（708台）	1,699人（708台）	
トヨタ	運行時間	(始発)11:32	(終発)23:20	35台
	延べ運行台数	98台	72台	
	バス利用人数（駐車場利用台数）	3,075人（1,233台）	3,080人（1,233台）	

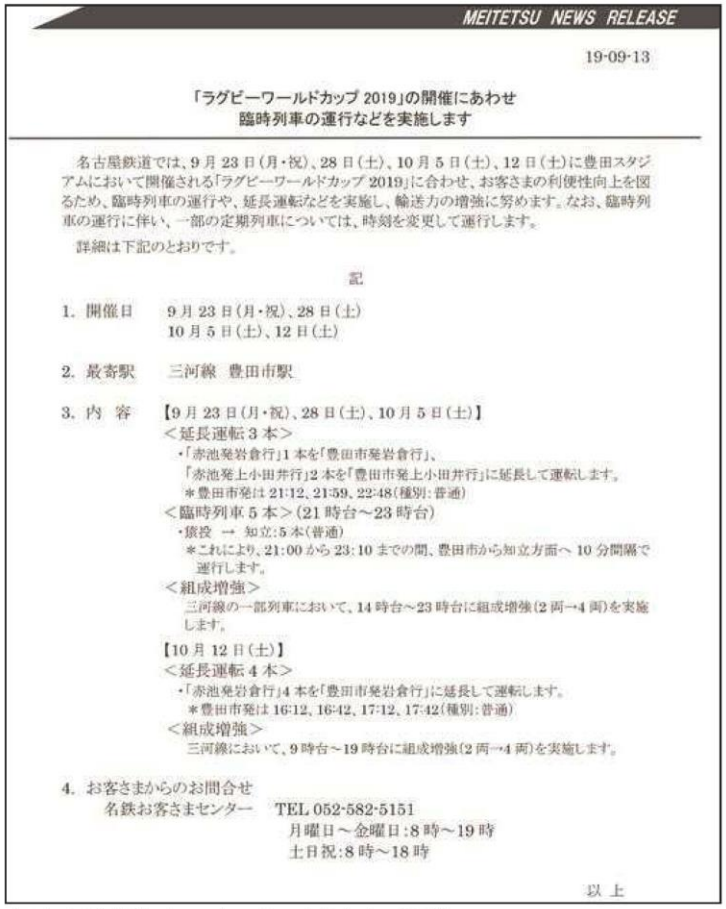
資料：ラグビーワールドカップ2019　愛知・豊田開催支援委員会 公式記録、国土交通省HP（https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/keizai_senryaku/pdf11/03.pdf）

1.ラグビーワールドカップの事例

5.愛知県豊田市会場

◆交通輸送：鉄道の増強

・試合が開催された３日間について、混雑が予想される試合終了後の時間帯に名古屋鉄道株式会社、愛知環状鉄道株式会社が**輸送力増強**を実施。



MEITETSU NEWS RELEASE

19-09-13

「ラグビーワールドカップ 2019」の開催にあわせ
臨時列車の運行などを実施します

名古屋鉄道では、9 月 23 日(月・祝)、28 日(土)、10 月 5 日(土)、12 日(土)に豊田スタジアムにおいて開催される「ラグビーワールドカップ 2019」に合わせ、お客さまの利便性向上を図るため、臨時列車の運行や、延長運転などを実施し、輸送力の増強に努めます。なお、臨時列車の運行に伴い、一部の定期列車については、時刻を変更して運行します。

詳細は下記のとおりです。

記

1. 開催日　9 月 23 日(月・祝)、28 日(土)
10 月 5 日(土)、12 日(土)

2. 最寄駅　三河線　豊田市駅

3. 内　容　【9 月 23 日(月・祝)、28 日(土)、10 月 5 日(土)】
＜延長運転 3 本＞
・「赤池発岩倉行」1 本を「豊田市発岩倉行」、
「赤池発上小田井行」2 本を「豊田市発上小田井行」に延長して運転します。
＊豊田市発は 21:12、21:59、22:48(種別：普通)
＜臨時列車 5 本＞(21 時台～23 時台)
・旅投 → 知立：5 本(普通)
＊これにより、21:00 から 23:10 までの間、豊田市から知立方面へ 10 分間隔で運行します。
＜組成増強＞
三河線の一部列車において、14 時台～23 時台に組成増強(2 両→4 両)を実施します。
【10 月 12 日(土)】
＜延長運転 4 本＞
・「赤池発岩倉行」4 本を「豊田市発岩倉行」に延長して運転します。
＊豊田市発は 16:12、16:42、17:12、17:42(種別：普通)
＜組成増強＞
三河線において、9 時台～19 時台に組成増強(2 両→4 両)を実施します。

4. お客さまからのお問合せ
名鉄お客さまセンター　TEL 052-582-5151
月曜日～金曜日：8 時～19 時
土日祝：8 時～18 時

以 上

名古屋鉄道ホームページより転載



列車の運行

「ラグビーワールドカップ2019　日本 VS サモア戦」開催に伴う列車の増結及び延長運転について

10月5日(土)は豊田スタジアムで
「ラグビーワールドカップ2019　日本 VS サモア戦」
が開催され混雑が予想されるため、試合終了時間に合わせて列車の編成両数を増やして運転いたします。

また、下記の列車の延長運転を行います。

下り列車

列車番号		1251H
両数		4両
1 岡崎 Okazaki		22:22
2 六名 Mutsuna		22:25
3 中岡崎 Naka-Okazaki		22:27
4 北岡崎 Kita-Okazaki		22:30
5 大門 Daimon		22:33
6 北野桝塚 Kitanomasuzuka	着	22:35
	発	22:36
7 三河上郷 Mikawa-Kamigo		22:40
8 永覚 Daiku		22:43
9 末野原 Suenohara		22:46
10 三河豊田 Mikawa-Toyota		22:49
11 新上挙母 Shin-Uwajiromo		22:52
12 新豊田 Shin-Toyota	着	22:55
	発	23:00
13 愛環梅坪 Aikan-Umetsubo		23:03
14 四郷 Shigo		23:07
15 貝津 Kaizu		23:10
16 保見 Homi		23:13
17 篠原 Sasahara		23:17
18 八草 Yakusa		23:21
19 山口 Yamaguchi		23:25
20 瀬戸口 Setoguchi	着	23:26
	発	23:30
21 瀬戸市 Setoshi		23:34
22 中水野 Nakamizuno		23:38
23 高蔵寺 Kozoji	着	23:41

上り列車

列車番号		1234H
両数		2両
23 高蔵寺 Kozoji	着線	1
	発	22:13
22 中水野 Nakamizuno		22:17
21 瀬戸市 Setoshi		22:20
20 瀬戸口 Setoguchi		22:23
19 山口 Yamaguchi		22:26
18 八草 Yakusa		22:30
17 篠原 Sasahara		22:34
16 保見 Homi		22:38
15 貝津 Kaizu		22:40
14 四郷 Shigo		22:43
13 愛環梅坪 Aikan-Umetsubo		22:46
12 新豊田 Shin-Toyota	着	22:49
	発	22:50
11 新上挙母 Shin-Uwajiromo		22:53
10 三河豊田 Mikawa-Toyota		22:56
9 末野原 Suenohara		22:59
8 永覚 Daiku		23:02
7 三河上郷 Mikawa-Kamigo		23:05
6 北野桝塚 Kitanomasuzuka	着	23:08
	発	23:09
5 大門 Daimon		23:12
4 北岡崎 Kita-Okazaki		23:14
3 中岡崎 Naka-Okazaki		23:17
2 六名 Mutsuna		23:20
1 岡崎 Okazaki		23:23

愛知環状鉄道ホームページより転載

資料：ラグビーワールドカップ2019　愛知・豊田開催支援委員会 公式記録

1.ラグビーワールドカップの事例

5.愛知県豊田市会場

◆交通輸送：深夜バス

・試合が開催された３日間について、名鉄バス株式会社の協力を得て、鉄道の終電を逃した観戦客向けに**名鉄豊田市駅24時発で名鉄名古屋駅行（栄、伏見町、錦通本町に途中停留）へのバス輸送（３台）を実施**した。





◆交通輸送：おもいやりシャトル

・試合が開催された３日間について、車いす利用者、障がい者手帳保有者、長距離歩行に不安のある人（高齢者、妊婦など）を対象とした**おもいやりシャトルバスを運行**した。
・豊田スタジアムでの試合時間に合わせて各ルート１時間に１～２本運行した。
・**利用料は無料で、事前予約も不要**。
・往路の乗車時、利用者にチケットを渡し、復路利用時は原則としてチケットを提示することで乗車が可能。
・車両は燃料電池バス「SORA」と小型ノンステップバスを使用した。車いすはSORA２台、小型ノンステップバス１台搭載可能。



豊田スタジアム

9月23日(月･祝)		往路	復路	バス実台数
系統1 新豊田駅～豊スタ	運行時間	(始発)15:10	(終発)23:00	2台
	延べ運行台数	9台	8台	
	利用人数	171人	166人	
系統2 新豊田駅～スカイホール	運行時間	(始発)14:50	(終発)23:15	4台
	延べ運行台数	10台	15台	
	利用人数	55人	47人	
系統3 スカイホール～豊スタ	運行時間	(始発)15:10	(終発)23:00	
	延べ運行台数	12台	9台	
	利用人数	64人	70人	

9月28日(土)		往路	復路	バス実台数
系統1 新豊田駅～豊スタ	運行時間	(始発)14:40	(終発)22:30	2台
	延べ運行台数	9台	9台	
	利用人数	236(3)人	274(3)人	
系統2 新豊田駅～スカイホール	運行時間	(始発)11:50	(終発)22:45	4台
	延べ運行台数	15台	19台	
	利用人数	136(1)人	65(1)人	
系統3 スカイホール～豊スタ	運行時間	(始発)14:10	(終発)22:30	
	延べ運行台数	13台	9台	
	利用人数	90人	64人	

※()は車いす利用者

10月5日(土)		往路	復路	バス実台数
系統1 新豊田駅～豊スタ	運行時間	(始発)15:25	(終発)23:15	2台
	延べ運行台数	9台	9台	
	利用人数	250(9)人	219(9)人	
系統2 新豊田駅～スカイホール	運行時間	(始発)12:05	(終発)23:30	4台
	延べ運行台数	16台	19台	
	利用人数	173(2)人	135(4)人	
系統3 スカイホール～豊スタ	運行時間	(始発)14:55	(終発)23:15	
	延べ運行台数	13台	9台	
	利用人数	140(6)人	73(5)人	

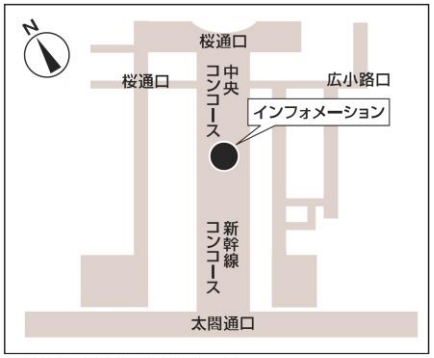
※()は車いす利用者

資料：ラグビーワールドカップ2019　愛知･豊田開催支援委員会 公式記録

5.愛知県豊田市会場

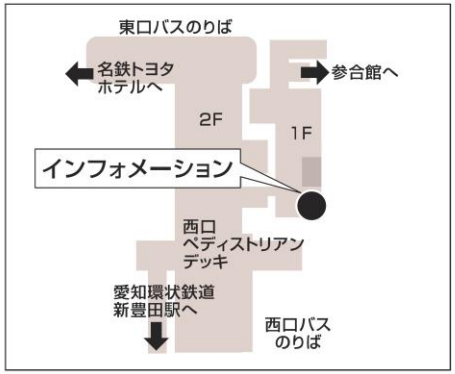
◆交通輸送：インフォメーション

・国内外からの観戦客の玄関口となるJR名古屋駅、中部国際空港、豊田スタジアムへの最寄り駅となる名鉄豊田市駅において、**インフォメーションを設置し、観戦客が迷うことなく試合会場やファンゾーンに到着できるよう案内**した。
※主催はラグビーワールドカップ2019　愛知・豊田開催支援委員会

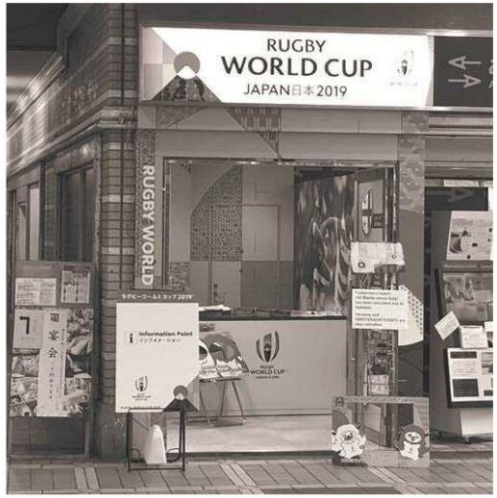


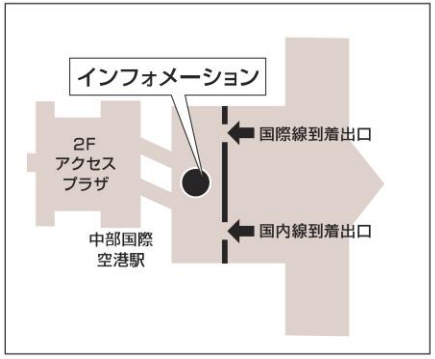
JR名古屋駅中央コンコース





名鉄豊田市駅





中部国際空港2F到着ロビー



資料：ラグビーワールドカップ2019　愛知･豊田開催支援委員会 公式記録

第５章
事例の収集･分析

（５）各事例のポイント

目 次

1. 愛知万博のポイント 5-132
2. 東京オリンピックのポイント 5-134
3. ラグビーワールドカップ2019のポイント 5-135

1.愛知万博のポイント

輸送結果

- 目標入場者数1,500万人の約1.5倍となる2,200万人を超える来場者を会場まで輸送できた。
- 会期前から懸念されていた会場周辺の道路混雑は、多客日の特定時間帯に見られた程度にとどまった。
- 当初想定していなかった「その他の来場手段」による来場者が多く、アンケート・カウント調査結果より推計した結果、民間駐車場利用者、送迎など道路系に分類される来場者が多く、他は徒歩・二輪車となっている。「鉄道系：道路系：その他＝49.5：48.5：2.0」となり、政策目標であった「鉄道系:道路系=6:4」には及ばなかった。

来訪者の日別・時間別の平準化対策

- **来場者の平準化を図るため、新聞広告やホームページ、ポスター、チラシ、ラジオCM、交通広告等、様々なメディアを通じて広報活動を実施し**、混雑日を避けた来場の呼び掛けを行った。
- 小中学生等学校団体およびその他の団体について、旅行代理店や博覧会協会ホームページ、広報等を通じて、平日来場と混雑日を避けた来場をPRした。**また、国・自治体及び関連組織・団体の職員、愛知県内企業に平日来場を推奨した。平日来場者のためにプレゼント懸賞も実施した。**
- 閉場時間を午後１０時と遅めにし、早めの帰宅を呼びかける案内を行った。
- **午後５時以降に約半額で入場できる夜間割引入場券を販売した。**
- **午後に大規模イベント実施、入場整理券の配布、イルミネーション演出、グローバル・トラムの夜間乗り放題等を実施している。**

来訪者特性

- 入場者は開催期間終了に近づくほど多い傾向で、曜日別では土曜日が最も多い。
- 来場者の年齢層は幅広く、居住地では4割以上が愛知県、東海圏（愛知県を含む）で6割程度の他、全国から来場している。
- 初回来場者が6割以上だがリピーターも4割弱を占めている。
- 平均滞在時間は6時間55分で、9時間以上が約25%となっている。

交通対策

- 環境への負担を最小限にすることを理念とし、CNGバス、燃料電池バス等を活用した。
- 来場、観覧、退場後というすべての段階を通じて楽しめる博覧会とすることを目指し、会場へのアクセス自体に演出を持たせた（情報提供・移動空間の演出）。
- 会場間・会場内ではIMTS、トラム、ゴンドラ、新型アシスト自転車等、当時の先端技術を活用した。
- ITSは本来道路交通の課題解決に資するシステムだったが、実用化段階の技術を有機的に組み合わせて博覧会用ITSシステムを構築し、来場者・車両に「総合交通」のきめ細かい情報を提供した。

1.愛知万博のポイント

鉄道系

- 多客対応として、リニモ万博会場駅、万博八草駅における仮設のプラットホーム、コンコース、昇降施設等の設置、藤が丘駅における地上部の混雑時待機用敷地（滞留スペース整備）、自動改札機の増設や臨時券窓口の開設等の混雑対策を実施した。
- 以下の利用促進策等を実施した。
  名古屋駅・万博八草間の直通列車（エキスポシャトル）の運行、多客時間増発
  リニモの多客時間帯の増発、ダイヤ改正による増便
  万博八草駅ルートを推奨する広報
  キッコロ・ゴンドラの割引特典も有するJR・愛知環状鉄道・リニモに乗車できる「愛知万博往復きっぷ」の発売
  八草駅シャトルバスおよび両会場間シャトルバスの増強とリニモとの共通利用
  モリゾー・ゴンドラ無料による会場の一体化
- **名古屋駅で藤が丘駅の待ち時間表示を行い、待ち時間が40分を超えた場合は混雑状況をライブ映像で配信し、八草ルートへ誘導した。**
- **八草駅への直通列車「エキスポシャトル」を運行するとともに、案内サイン設置や特典付き往復切符等で八草ルートへ誘導した。**

シャトルバス

- 鉄道拠点（名古屋駅、尾張瀬戸駅、黒笹駅）から３ルートの会場直行シャトルバスを運行した。
- 利便性の良さが利用者に浸透した結果、特に名古屋駅シャトルバスの利便性が認知され利用者が増加した。
- 中部地方を中心に、近隣県から路線型会場直行型のEXPO直行バスが運行された。

パーク＆ライド駐車場

- 前例のない大規模なパーク＆ライド方式を採用し、会場を囲むように６箇所の駐車場を設定するとともに予備駐車場を確保し、多くの来場者を受け入れた。
- 以下の取り組みを実施し、来場者量を各駐車場へ適切に誘導でき、駐車場利用の均衡化が図られた。
  万博ITSを活用した適切な案内誘導
  利用促進の広報啓発活動
  駐車場シャトルバスの増強
  会場ターミナルにおける駐車場シャトルバス及び団体バスの迅速、的確かつ安全な受入体制構築　等
- **パーク＆ライド駐車場のうち、最も遠い駐車場を500円安い2,500円とし、空きがある駐車場では抽選でプレゼントキャンペーンを実施した。**
- **パーク＆ライド駐車場において、シャトルバス待ちの発生、１区画を超える大型車両の駐車、区画数不足等の課題が発生し、シャトルバスの増便や駐車可能な車両規格の告知、予備駐車場や団体バススペースの活用等の対応策を講じた。**

道路系

- 関係機関において、既定の計画に基づく道路整備を進めるなかで、博覧会に関連する道路を優先的に整備し、開催に備えた。
- **空車のタクシー待機車列により渋滞が発生したため、待機場所の運用方法を改善している。出庫タクシーや民間駐車場利用により渋滞が発生したため、信号サイクル調整や幹線道路への誘導により対応している。**

その他

- 既存のストックを最大限に生かしつつ、新たに必要なものについては関係機関が将来に向けた地域整備計画との整合を図りながら整備を実施した。
- 障がい者車両、団体バスは会場併設駐車場で受け入れた。

2.東京オリンピックのポイント

輸送目標・戦略

- 多様性及び持続可能性に配慮しつつ、安全、円滑かつ効率的で信頼性の高い輸送サービスを提供する。
- 以下を輸送目標として掲げている（一部抜粋）。
  - ◆ 東京2020大会のステークホルダーに対し、移動時の新型コロナウイルスによる感染リスクの最小化を図り、安全・安心な大会を支える輸送サービスを提供する。
  - ◆ ステークホルダーの特徴やニーズを踏まえた質の高い輸送サービスを提供する。
  - ◆ 大会に係る円滑な輸送の実現と、都市活動の安定の両立を図る。
  - ◆ 障がい者等を含む全ての人々にとってのアクセスのしやすさの更なる向上を図る。
  - ◆ 環境にやさしいオリンピック・パラリンピック競技大会の輸送を実現する。
- 輸送目標を達成するための輸送戦略として以下を掲げている（一部抜粋）。
  - ◆ 総合的かつ先進的な交通マネジメントを展開する。これにあたっては、交通需要マネジメント（TDM）に加え、道路交通インフラ等を最も効率的に活用するためのマネジメントを実施する。
  - ◆ 交通マネジメントは、試行運用を行い、必要な調整や見直しを行うとともに、期間中も柔軟に対応する。
  - ◆ 低公害・低燃費車両を活用し、環境負荷の低減を図る。
  - ◆ 東京2020大会に向けて策定した「Tokyo2020 アクセシビリティ・ガイドライン」を踏まえ、バリアフリー等の更なる推進を図る。

交通マネジメント

- 安全で円滑な大会輸送の実現と、物流を含めた都市活動の安定との両立のためには、交通マネジメントの実施が不可欠であった。
- 鉄道は局所的な混雑への対応などにより、現状と同程度の安全で円滑な運行状況を目指した。
- 公共交通輸送マネジメント:公共交通（鉄道）の輸送力の確保、観客の需要分散・平準化、一般利用者の需要分散・抑制（TDM）を効果的に組み合わせて実施した。
- 道路の交通マネジメント:交通量３０%削減を目指し、昼間時間帯のマイカー等への料金上乗せ、夜間割引等の料金施策、高速道路における本線料金所での流入調整等のTSM等を実施した。
- 2020TDM推進プロジェクト:企業向けに更なるテレワーク、時差出勤、物流の効率化等の導入と定着を図る取組を進めた。企業向け説明会やTDMセミナー、個別コンサルティング、メールマガジンの配信や所要時間・経路探索システムの提供、混雑状況・予報の発信、工事調整等を実施した。
- 2020物流TDM実行協議会：広報物の作成・配布、オペレーターの設置、専門家コンサルティング・勉強会・中小企業診断士による個別相談、物流効率化の取組に意欲的な企業の認定及び表彰、好事例の周知活動等を実施した。
- 東京港における物流機能確保：コンテナターミナルにおける、深夜ゲートオープンを含む貨物の搬出入時間の拡大を実施し、日中のコンテナ来場を抑制した。

観客シャトルバス（無観客開催のため事前計画のみ）

- 旅行会社との業務委託契約、バス事業者による既存路線の増便対応などによりバスを運行する。
- 路線バスタイプと観光バスタイプを、特性に応じて使い分けている。
  路線バスタイプ：乗車定員が多いため、比較的短距離の輸送を中心に使用。乗降口が2か所で低床式であるため、観光バスタイプに比べて乗降が容易であり、更には車いすを固定することが可能
  観光バスタイプ：長時間の移動を要する場合、また経路上で高速道路を経由するルートでの輸送を中心に使用

3.ラグビーワールドカップ2019のポイント

輸送結果・対策

- 全体的に大きな混乱なく開催された。問題発生時には迅速な改善策が実施されている。
- 鉄道の輸送力の不足については増便・臨時列車の運行・増結されており、静岡では新幹線も臨時列車を運行している。

シャトルバス

- シャトルバスは有料のパターンと無料のパターンがある。
- 所要時間は10～35分程度となっている。分担率は5～22%で、札幌市・調布市会場では往路よりも復路でシャトルバスの分担率が高くなっている。

パーク＆ライド駐車場

- パーク＆ライド駐車場は事前予約制で1,000円/台となっている。
- 会場への自家用車アクセスは認めておらず、一般利用者はパーク＆ライドとなる。
- バスの所要時間は15～50分程度で多くが30分以下、分担率は5.6～24%となっている。

その他

- 車いす利用者等への対応として、会場併設駐車場を利用可とするほか、おもいやりシャトルバス等を運行している。チケット販売状況や事前予約制により利用者数を把握している。
- 駅からのシャトルバスの場合、既存の路線バスの配置に影響があると調整に期間を要する。
- 早めの来場呼びかけや、試合前後のおもてなし・イベント、ファンゾーン等で入退場の分散を促している。

各会場の概要

会場	シャトルバス					パーク＆ライド				交通規制有無	車いす等への対応
	有料	無料	予約	所要時間	分担率	予約	料金	バス所要時間	分担率		
北海道札幌市	-	○ ※通常大人210円のところ無料	不要	10～25分	往路　15.2・18.1% 復路　18.8・22.0%	-	-	-	-	無	併設駐車場利用可
岩手県釜石市	○ 500円	-	要	20分・25分	シャトルバス　11% ライナーバス　15% ※往路	要	1,000円/台	15、25、50分 ※会場による	24%	有	併設駐車場利用可、福祉シャトル運行
東京都調布市	○ 既存の路線バスと同額で210～260円	-	不要	10～35分	往路　5～7% 復路　9～11% ※武蔵小金井駅は復路のみ	-	-	-	-	有	おもいやりシャトル・送迎車両運行
静岡県袋井市	-	○	不要	20分	6.2～11.5%	要	1,000円/台	20～35分 （20分３箇所、30、35分各１箇所）	5.6～11.9%	有	併設駐車場利用可
愛知県豊田市	-	-	-	-	-	要	1,000円/台	15～30分	7～12%	有	おもいやりシャトル運行