

## 鈴鹿F1日本グランプリにおける交通円滑化の取り組み

### ◆ 位置図



### ◆ 来場者数



### ◆ 交通円滑化の目標

#### 課題

- 交通渋滞 (特定経路への交通集中)
- 鈴鹿ICへの交通集中
- F1来訪交通と地域交通の混在
- 駐車場不足、迷走車両の発生
- 鈴鹿サーキット付近の歩行者と車の交差
- 鉄道駅の混雑
- バス等公共交通の利便性低下
- レース終了後の帰宅交通の集中

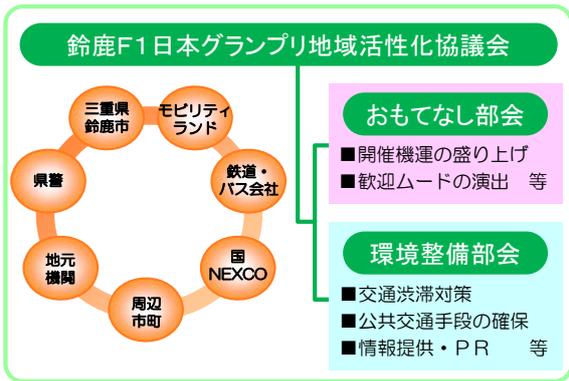


#### 目標

- 全体** 鈴鹿周辺の渋滞解消時間の低減  
 F1 来場者数 最大15万人を想定  
 (1) 鈴鹿周辺の渋滞解消時間  
 → 鈴鹿市内の速度低下5時間程度  
★ 民間アンケートによる評価
- 公共交通**  
 公共交通機関利用を引き続き促進  
 (2) 公共交通機関分担  
 → 31%以上
- 自動車**  
 ボトルネック交差点等への交通集中の分散  
 (3) 鈴鹿IC利用割合 (決勝日)  
 → 20%以下  
 → 利用時間ピークのカット(50%)\*

\* 鈴鹿IC決勝レース終了後5時間以内、流入交通の5割が通過する時間割合 (2013年130分: 45%、2012年130分: 47%、2011年130分: 43%、2009年80分: 27%)

### ◆ 取組の体制



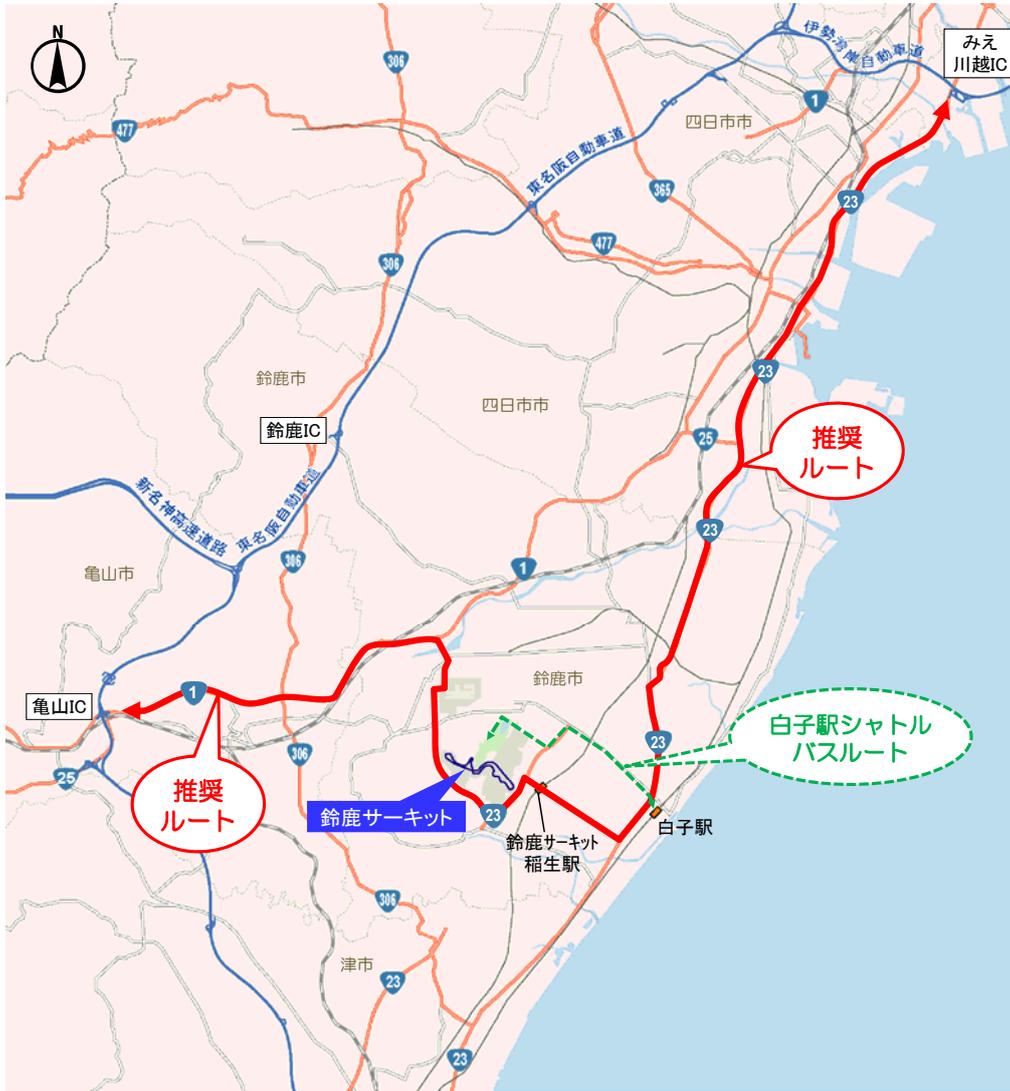
### ◆ 鈴鹿地区円滑化の主な施策と2015年の取組予定

施策		実施主体	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
公共交通機関	① 公共交通の定時運行、臨時便等増便(鉄道、バス)	近鉄、JR、伊勢鉄	○	○	○	○	○	○	○
	② 白子駅シャトルバスルート(専用ルート区間)の設定	国土交通省、鈴鹿警察署、三重交通鈴鹿サーキット、鈴鹿市	○ 2日間	○ 2日間	○ 3日間	○	○	○	○
	③ 名古屋行き高速バスの運行	三重交通	○ 大阪も	○ 大阪も	○ 大阪も	○名古屋のみ	○名古屋のみ	○名古屋のみ	○名古屋のみ
	④ 近郊都市駅前パーク&バスライドの実施	鈴鹿市	○	○	○	○	○	○	○
自動車交通	⑤ 駐車場事前予約の実施	鈴鹿サーキット	○	○	○	○	○	○	○
	⑥ 高速・国道 情報板・路側ラジオ	国土交通省、NEXCO中日本	○	○	○	○	○	○	○
	⑦ コンビニ等での推奨ルートチラシ配布	鈴鹿サーキット、鈴鹿市	○	○	○	○	○	○	○
	⑧ FMラジオによる駐車場案内・渋滞情報提供	FM鈴鹿、FM三重	○	○ 時間拡大	○ 同左	○	○	○	○
	⑨ 道路交通規制・誘導員による案内	鈴鹿警察署、鈴鹿サーキット、三重交通、伊勢鉄道、鈴鹿市	○	○	○	○	○	○	○
共通	⑩ 協議会HPの設置(WEBアンケート、WEBカメラ設置含む)	国土交通省、鈴鹿市	○	○	○	○ 鈴鹿市	○ 鈴鹿市	○ 鈴鹿市	○ 鈴鹿市
	⑪ 会場内ブースでの帰宅時の交通情報・渋滞情報の提供	国土交通省	—	○	○	○ 鈴鹿サーキット	○	○	○
	⑫ ツイッターによる周辺情報の提供	国土交通省、鈴鹿市	—	—	○	○	○	○	○
	⑬ ホンダイインターナビ交通情報の提供	鈴鹿市・本田技研工業	—	—	—	—	○	○	○
その他	⑭ AcPro(アクプロ)スマートフォンを活用した情報提供	国土交通省	—	—	—	—	○	○	○
	⑮ 観戦席完全予約制(来場に対する時間的余裕)	鈴鹿サーキット	○	○	○	○	○	○	○
	⑯ レース事後イベント実施(帰宅時間の集中抑制)	※おもてなし部会	○	○	○	○	○	○	○
	⑰ 地域活性化協議会実施施策のPRチラシ配布	鈴鹿市	—	—	—	—	—	—	○

## 鈴鹿F1日本グランプリにおける交通円滑化の取り組み

### ◆ サーキット周辺位置図と取組概要

- ⑥ 高速・国道  
情報板・路側ラジオ
- ⑦ コンビニ等での推  
奨ルートチラシ配布
- ⑩ 協議会HPによる  
交通アクセス情報  
提供
- ⑪ 会場内ブースでの  
情報提供



- ⑫ ツイッターによる  
周辺情報の提供
- ⑭ スマートフォンを活  
用した観戦者参加  
型の情報提供
- ② 白子駅シャトルバス  
ルート設定

### ◆ リアルタイム情報収集・提供システムの概要



### ◆ 渋滞情報や公共交通情報の提供

【鈴鹿F1日本グランプリ地域活性化協議会HP】

上段: 各HPのアクセス数  
下段: 協議会HPからのリンク数

- 1.8万アクセス (578)
- 計測なし※ (830)
- 2,714フォロワー (358)

※システムの仕組みにより、アクセス数はカウントせず

## 鈴鹿F1日本グランプリにおける交通円滑化の取り組み

### ◆ 時間分散・ルート分散の効果

【名古屋方面】 鈴鹿サーキット → 伊勢湾岸道みえ川越ICの場合

#### 出発時間・利用ICを変更しない場合

【18:00出発 鈴鹿IC利用】



#### 出発時間・利用ICを変更(AcProを有効活用)した場合

①【出発時間を変更(21:00出発 鈴鹿IC利用)】



②【利用ICを変更(18:00出発 みえ川越IC利用)】



#### 【AcPro利用者のコメント】

国道23号がスムーズであることがAcProでわかり、実際渋滞なしに帰りました。

どのルートが最も早いかわかり、「鈴鹿IC」か「みえ川越IC」か、ルート選択する際の参考となった。

※自家用車利用：平成26年10月5日（日）走行調査結果

出典：AcPro利用者アンケート調査結果

### ◆ 交通円滑化の目標の達成度

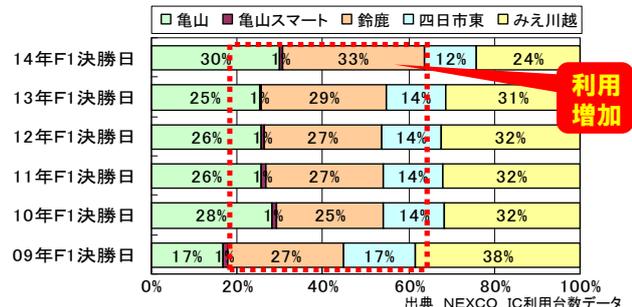
項目	目標	2006 (参考)	達成状況					
			2009	2010	2011	2012	2013	2014
鈴鹿周辺の渋滞解消時間(決勝日)	市内主要路線 5時間程度	-	7時間程度	5時間程度	5時間程度	5時間程度	5時間程度	5時間程度
公共交通機関利用の向上 公共交通機関分担	31%以上 3日間	25%	29%	31%	29%	28%	31%	31%
ホトルネツ交差点等への交通集中の分散 鈴鹿IC利用割合(決勝日)	鈴鹿IC利用 20%以下	掃宅時※ - 終日	24%	25%	27%	27%	29%	33%
	IC利用時間の分散(均等利用) 50%	-	27%	43%	43%	47%	45%	45%

### ◆ 公共交通機関分担割合

		2006年	2012年	2013年	2014年
来場者数			208,000	171,000	150,000
鉄道	近鉄白子駅		(34,431)	(31,487)	(27,993)
	近鉄平田町駅		(3,809)	(4,635)	(4,311)
	伊勢鉄道チヤウノ福生駅		(19,588)	(15,999)	(13,904)
	鉄道計	25%	28%	31%	31%
高速バス(名古屋)		1,040	694	568	

出典 関係機関データ ※「行き」の利用者数で算出

### ◆ 鈴鹿市周辺主要高速ICの利用交通量割合



利用増加

出典 NEXCO IC利用台数データ

◆ 協議会メンバー

国土交通省中部地方整備局三重河川国道事務所、  
国土交通省中部地方整備局北勢国道事務所、  
国土交通省中部運輸局三重運輸支局、  
三重県雇用経済部観光局、三重県鈴鹿建設事務所、  
三重県鈴鹿地域防災総合事務所、鈴鹿警察署、  
津市、四日市市、桑名市、亀山市、菰野町、  
公益社団法人三重県観光連盟、  
一般社団法人鈴鹿市観光協会、鈴鹿商工会議所、  
鈴鹿商工会議所青年部、鈴鹿市旅館業組合、  
公益財団法人三重北勢地域地場産業振興センター、  
鈴鹿市商業団体連合会  
中日本高速道路株式会社名古屋支社四日市工事事務所、  
中日本高速道路株式会社名古屋支社桑名保全・サービスセンター、  
東海旅客鉄道株式会社東海鉄道事業本部運輸営業部、  
近畿日本鉄道株式会社鉄道事業本部名古屋輸送統括部、  
伊勢鉄道株式会社、公益社団法人三重県バス協会、  
三重交通株式会社、  
鈴鹿市旅客自動車協会鈴乃会、  
一般社団法人鈴鹿市医師会、  
特定非営利法人鈴鹿モータースポーツ友の会、  
鈴鹿市自治会連合会、  
株式会社モビリティランド鈴鹿サーキット、鈴鹿サーキット協力会、  
ANAクラウンプラザホテルグランコート名古屋、イオンモール鈴鹿、  
鈴鹿市議会、鈴鹿市

以上 36団体