

1. 鈴鹿F1日本グランプリ 開催概要

- ◆ 予選から決勝までの3日間で21万人を動員(前回2006年開催は36.1万人)
- ◆ 来場手段は公共交通機関6万、自動車交通が15万

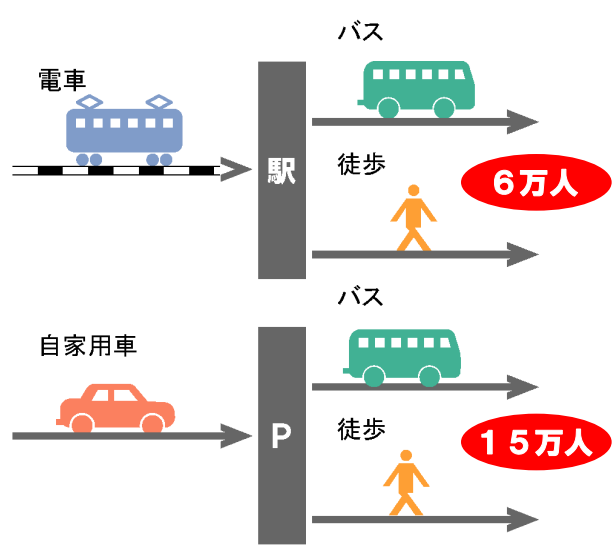
【開催日程】

平成21年10月2日(金)～4日(日)

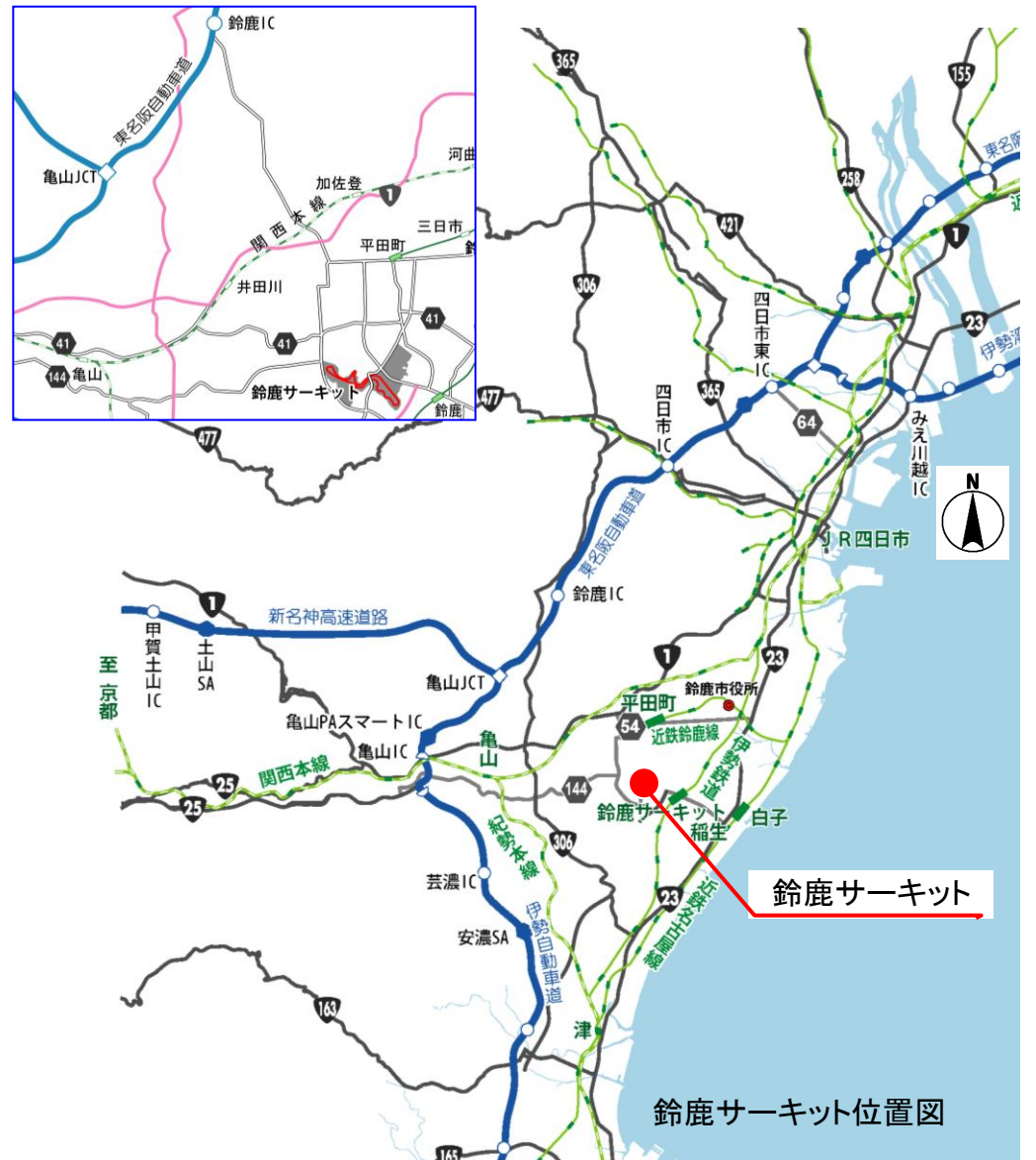
【来場者数】

2日 3.1万
 3日 7.8万
 4日 10.1万 **計21万**
 (参考)5日 メインストリートウォークイベント 0.3万人
[36.1万人(2006年鈴鹿実績)]

【主な交通手段の利用者数】



鈴鹿サーキット



2. 鈴鹿地区円滑化施策(2009)の概要

- ◆ 前回F1や類似イベント調査結果から想定される課題への対策を実施
- ◆ 「公共交通機関への転換促進」と「推奨ルート案内によるIC分散化」を重点実施

【前回や類似イベントから想定された課題】

【施策実施の目的】

【今年度実施した主な施策】

- ① 交通渋滞(特定経路への交通集中)
- ② 鈴鹿ICへの交通集中
- ③ F1GP来訪交通と地域交通の混在
- ④ 駐車場探し、迷走車両の発生
- ⑤ 鉄道駅の混雑
- ⑥ バス等公共交通の利便性低下
- ⑦ 鈴鹿サーキット付近の歩行者と車の交差
- ⑧ レース終了後の帰宅交通の集中

- 1; 公共交通を活用した自動車アクセス交通の削減
- 2; 適切な情報提供等による交通集中の分散
- 3; ソフト・ハード一体となった交通流動の整序化

対象：公共交通	<p>情報提供(公共交通利用促進の広域PR)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ポスター・チラシ(主要駅や道の駅、SAに設置)、協議会HP等により公共交通の利便性をPR  <p>チラシ 協議会HP</p>	<p>シャトルバス運行</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中勢BP5工区工事用道路をシャトル専用道路として活用 
	※他に歩道整備や歩行空間を確保等実施	
対象：自動車交通	<p>情報提供(複数の推奨ルートの広域PR)</p>  <p>チケット配布時やHP、SA、コンビニ等で配布</p>	<p>情報提供(FM鈴鹿、高速休憩施設での案内)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高速休憩施設(土山SA、刈谷PA)に特設ブースを設置し、三重県内観光PRとともに渋滞、道路案内を実施。 ・FM鈴鹿にて道路案内、渋滞情報を提供 
	※他に駐車場予約、情報板、路側ラジオにより情報提供等実施	

3. 《効果1》 公共交通の利用率が增加

- ◆公共交通機関(鉄道)は前回に比べ2p増
- ◆シャトルバス利用率は前回に比べ約1割増加

◇近鉄白子等3つの駅からアクセスが可能。
白子からは駅シャトルを運行

◇鉄道 利用は26%(前回より2p増)



(近鉄白子駅,サーキット稲生駅降車数) (人)3日間

		2009年	2006年
来場者数		210,000	361,000
鉄道	近鉄白子駅	(33,284)	(50,485)
	伊勢鉄 サーキット稲生駅	(21,663)	(36,643)
	鉄道計	54,947	87,128

26%
約2P増

◇近鉄白子駅～サーキット間のシャトル利用
率は前回に比べ約1割増と利用大



鈴鹿サーキットと鉄道駅位置図

(人)3日間

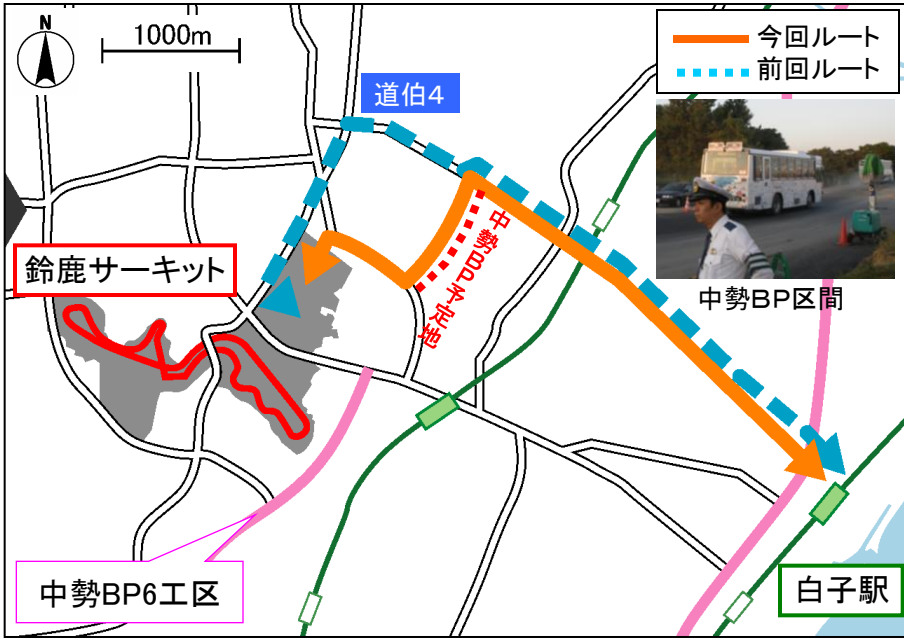
		2009年	2006年
近鉄白子駅	行き	33,284	50,485
	帰り	31,726	43,451
駅シャトル利用者数	行き	22,906	29,677
	帰り	19,898	22,004

69%
63%
約1割増加

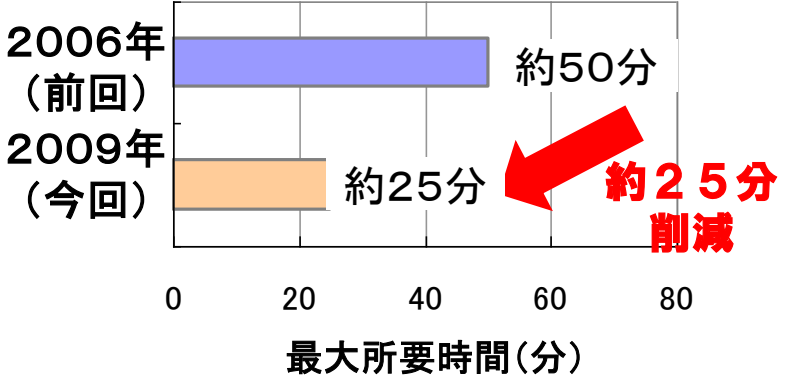
4. 《効果2》近鉄白子駅→鈴鹿サーキット間のシャトルバス利便性が飛躍的に向上

◆最大所要時間は前回に比べ半減し、待ち時間10分程度、車内も快適に輸送

◇中勢BP建設予定地を活用



◇シャトルの最大所要時間(速報値)は半減



※最大所要時間は、バス事業者ヒアリングより

◇1台あたり利用者数は前回より減少
車内の混雑は無く快適輸送

3日間



サーキット乗り場(17:00)



サーキット乗り場(17:00)



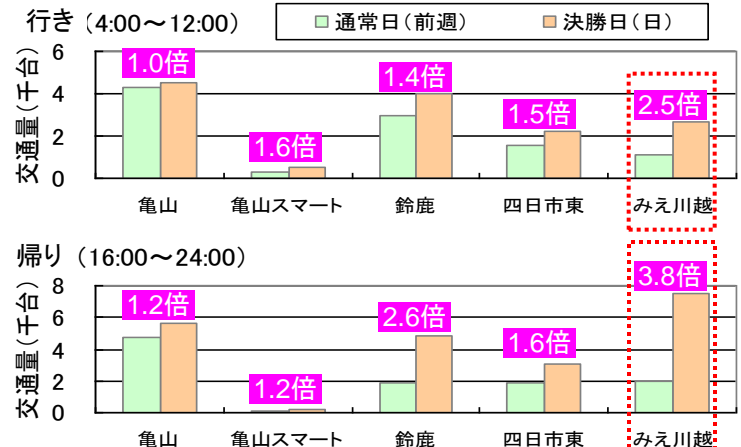
		2009年	2006年
駅シャトル利用者数	行き	22,906人	29,677人
	帰り	19,898人	22,004人
駅シャトル走行数	行き	707台 32人/台	691台 43人/台
	帰り	571台 35人/台	508台 43人/台

5. 《効果3》鈴鹿IC利用が分散し近隣ICの利用率が増加

◆ 鈴鹿ICへの交通集中が分散し、四日市方面の利用が増加

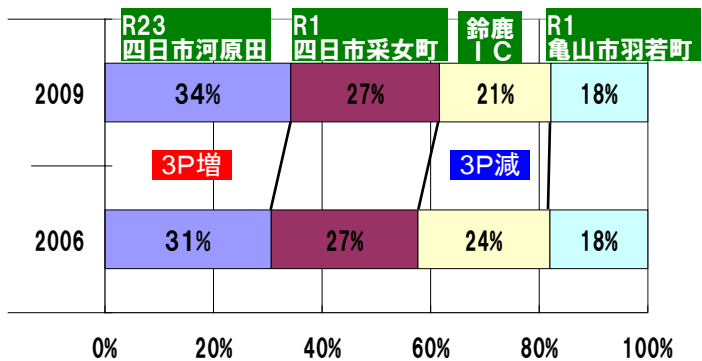
◆ 渋滞は類似イベント(2008年8耐、GT1000)と同等規模

◇ 伊勢湾岸みえ川越IC(3.8倍)の利用が東名阪鈴鹿IC(2.6倍)以上に



※NEXCO IC利用台数データ(決勝日H2110.4 通常日(前週)H21.9.27)
 ※国道23号木曾川大橋・揖斐長良大橋で通行規制(10月1日~)伊勢湾岸料金割引中

◇ 高速IC利用が分散し近隣ICに向かう
 国道の割合が増加(分担割合3P増)



※交通量は交通量感知器データ速報値、鈴鹿ICはNEXCOデータ(H2110.4 H18.10.8)

◇ 施策実施により渋滞は比較的短時間で解消

イベント	2009F1 (10/4)	類似イベント 2008年 8耐 2008年 GT1000
来場	約10.1万人	約5~7万人
自動車	約14,000台	約10,000台
渋滞箇所	・鈴鹿IC付近(5km) ・共進(1.5km) ・汲川原南詰(4km) ・サーキット前(1km) ・稲生三、県道144	・鈴鹿IC付近(5km) ・共進(1.5km) ・サーキット前(1km) ・住吉3(1km) ・稲生三
渋滞時間	レース終了後 4時間	レース終了後 3~4時間
施策	・誘導員 ・チラシ・HP ・情報板、路側ラジオ ・FM放送 ・SAPA情報提供ブース	・誘導員

