

1. 2010 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19万人を動員(前回2009年開催は21万人)

◆ 決勝日の来場手段は公共交通3.1万人、自動車交通3.8万人

【開催日程】

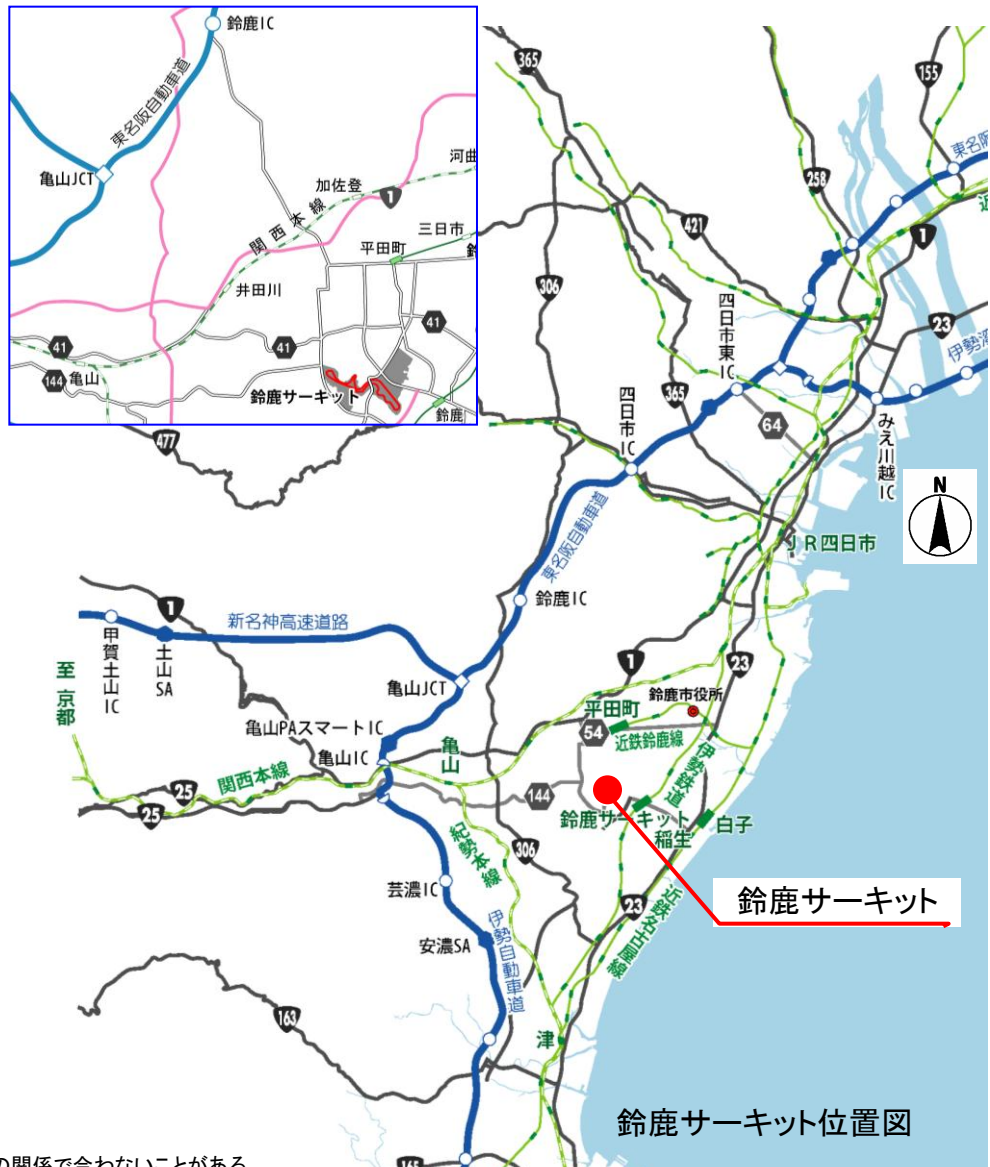
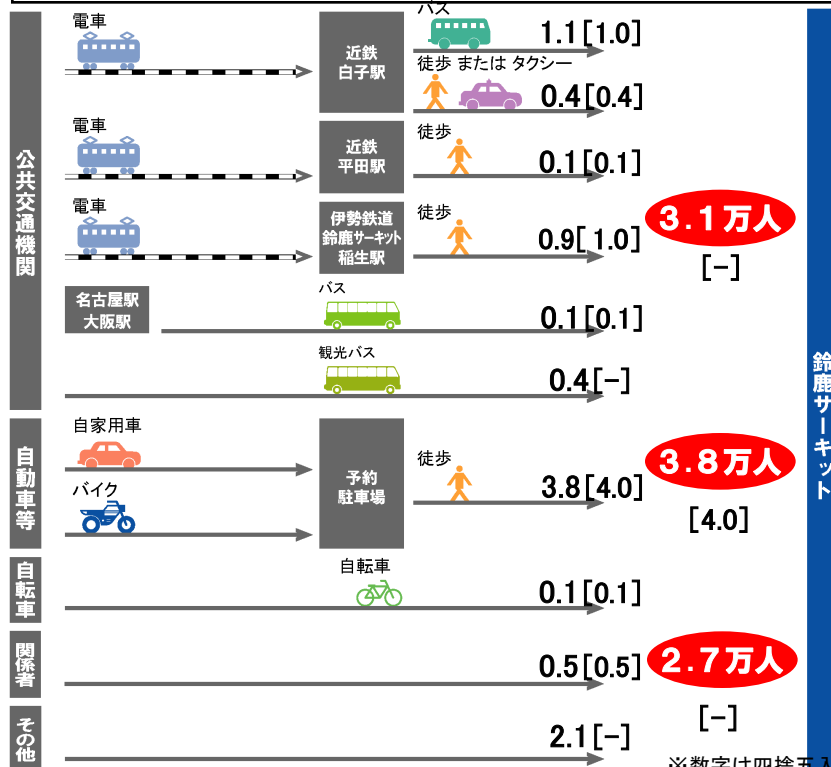
平成22年10月8日(金)~10日(日)

【来場者数】

8日 3.3万[3.1万]
 9日 6.1万[7.8万]
 10日 9.6万[10.1万]計19万[21万]

※来場者数:主催者発表の速報値、[]:2009年実績

決勝日 交通機関別利用者数(万人)[]:前年値



鈴鹿サーキット位置図

※数字は四捨五入の関係で合わないことがある。

2. 今年度取り組みの概要

◆目標として鈴鹿周辺の渋滞解消時間を昨年度実績の4時間程度と設定

◆「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

【施策実施の目的】

【今年度実施した主な施策】

1; 公共交通
を活用した
自動車アク
セス交通の
削減

対象：公共交通

情報提供(公共交通 利用促進の広域PR)

・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



チラシ

協議会HP

シャトルバス運行

・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

サーキット内に おける交通情報提供

・会場内のリーダーボード、出口
ブースにて鈴鹿ICまでの所要時
間や駅シャトルの待ち時間、さら
に鈴鹿IC交差点や白子駅前の
WEB画像をリアルタイムに情報
提供

WEBカメラ画像



2; 適切な情
報提供等に
よる交通集
中の分散

対象：自動車交通

情報提供 (複数の推奨ルートの広域PR)



アクセスマップ

チケット配布時や
HP、SA、コンビニ等で配布

※他に方面別駐車場予約、情報板、路側ラジオにより情報提供等実施

情報提供

(FM鈴鹿、高速休憩施設での案内)

・高速休憩施設
(土山SA、御在
所SA)に特設
ブースを設置し、
三重県内観光P
Rとともに渋滞、
道路案内を実施。
土山SA



土山SA

・FM鈴鹿にて道路案内、渋滞情報
を提供

メインブース



メインブース

3; ソフト・ハード
一体となっ
た交通流動
の整序化

3. 《効果1》 公共交通機関（鉄道）の利用率が増加

◆ポスター・チラシ・HP等で公共交通利用促進を広報したことにより、
公共交通機関（鉄道）利用率は、前回に比べ3%増加し**3割を超過**

◇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31%（前回より3%増）



(人)3日間

		2010年	2009年
来場者数		190,000	210,000
鉄道	近鉄白子駅	(36,361)	(33,284)
	近鉄平田町駅	(3,617)	(3,868)
	伊勢鉄サーキット稲生駅	(18,791)	(22,598)
	鉄道計	58,769	59,750

3%増



近鉄平田町駅(8:00)



伊勢鉄サーキット稲生駅(10:00)



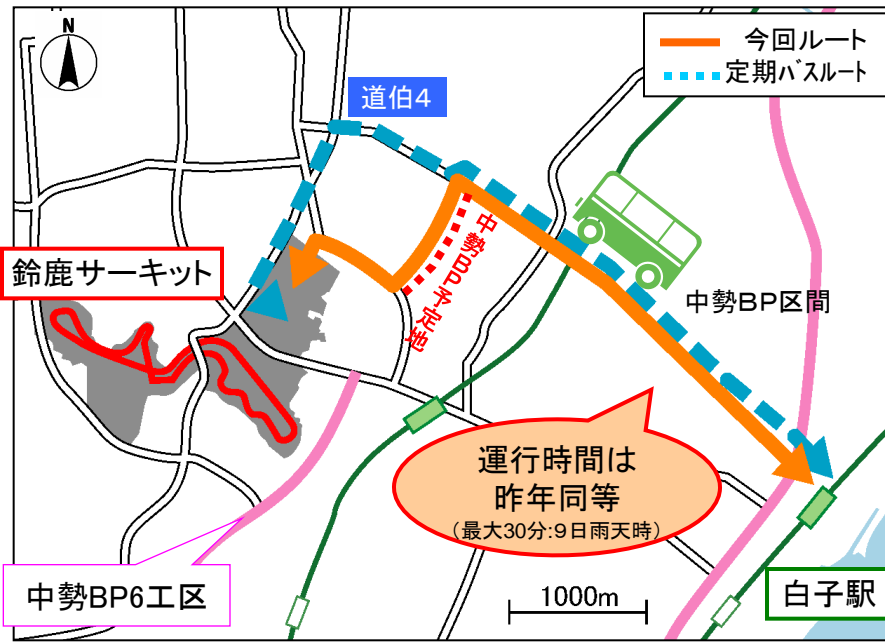
近鉄白子駅(12:30)

鈴鹿サーキットと鉄道駅位置図

4. 《効果2》鈴鹿サーキット→近鉄白子駅のシャトルバス利用率が増加

◆シャトルバス運行時間の定時制が確保されたことにより、帰りの利用率が前回に比べ7%増加し**7割を達成**

◇中勢BP建設予定地を活用



◇1台あたり利用者数は前回より微増したものの車内の混雑は無く快適に輸送

3日間

		2010年		2009年	
近鉄白子駅	行き	36,361人		33,284人	
	帰り	28,651人		31,726人	
駅シャトル利用者数	行き	23,888人	66%	22,049人	66%
	帰り	20,102人	70%	19,898人	63%
駅シャトル走行数	行き	632台	38人/台	707台	31人/台
	帰り	537台	37人/台	571台	35人/台

※近鉄白子駅帰り(乗車)集計は14:00~終了まで

7%増

◇シャトル待ち時間は最大約60分程度



サーキット乗り場(16:00)



シャトル車内(17:30)



シャトル待ち時間表示(17:50)



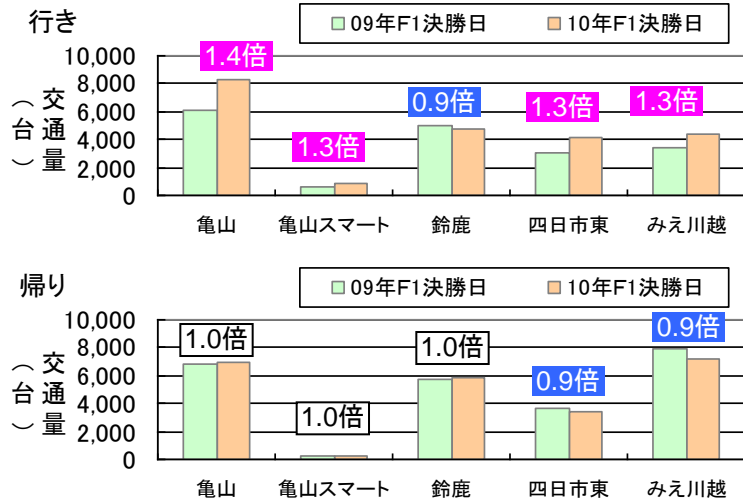
サーキット乗り場(9日15:30)

5. 《効果3》近隣ICへ交通が分散

◆近隣ICの利用促進を行った結果、交通が分散し**最大1.4倍に増加**

◆通常イベントなみの**約4時間で渋滞が解消**

◇09年開催時に比べ来場時は分散、
帰宅時はほぼ同等



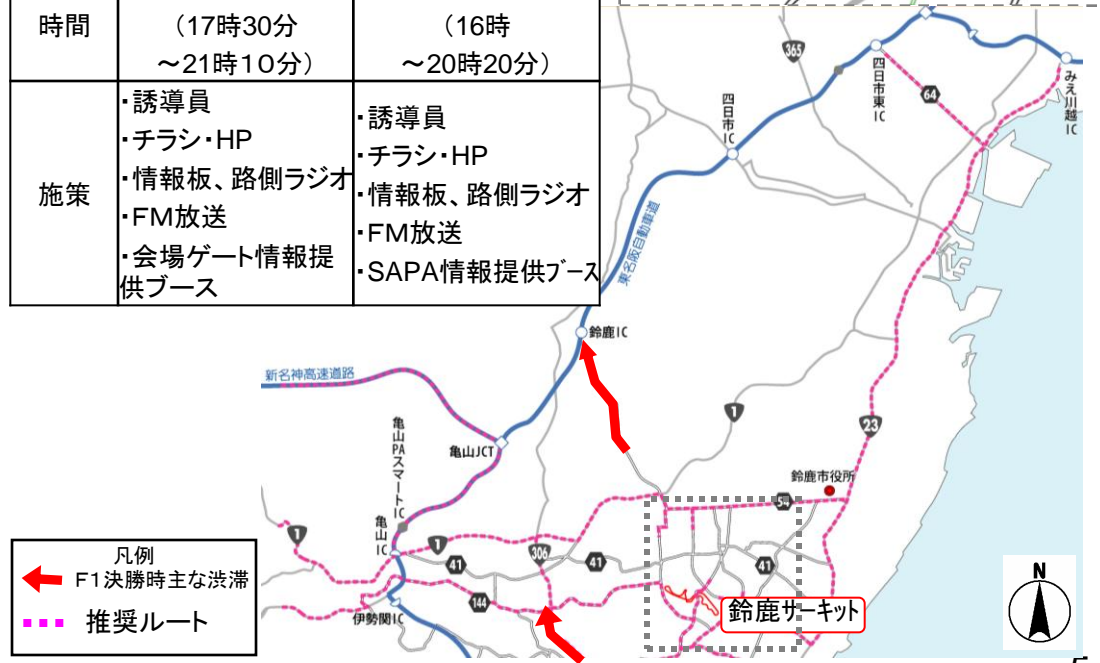
※NEXCO IC利用台数データ(09年決勝日H21.10.4 10年決勝日H22.10.10)
行き09:0時~13時台,10:1時~14時台,帰り09:14時~22時台,10:15時~23時台

◇10日帰宅時 周辺道路で交通事故
による通行規制により迂回が発生



◇渋滞時間は目標を達成し概ね4時間で解消

イベント	2010F1 (10/10)	2009F1 (10/4)
来場	約9.6万人	約10.1万人
自動車	約16,000台	約16,600台
渋滞箇所	・鈴鹿IC付近(5km) ・共進1(1.5km) ・汲川原南詰(2km) ・サーキット前(1km) ・稲生三、県道144	・鈴鹿IC付近(5km) ・共進1(1.5km) ・汲川原南詰(4km) ・サーキット前(1km) ・稲生三、県道144
渋滞時間	レース終了16:30 約4時間 (17時30分~21時10分)	レース終了15:30 約4.5時間 (16時~20時20分)
施策	・誘導員 ・チラシ・HP ・情報板、路側ラジオ ・FM放送 ・会場ゲート情報提供ブース	・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

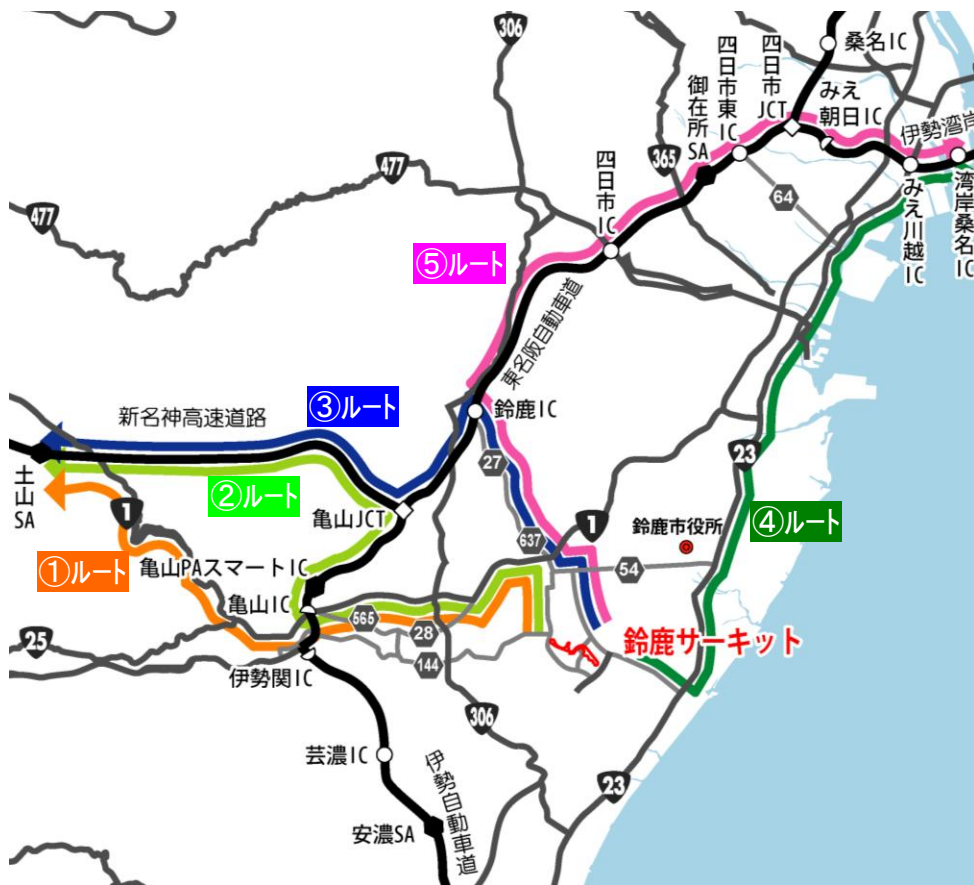


凡例
 ← F1決勝時主な渋滞
 推奨ルート



(参考) 推奨ルートへの分散化により所要時間も均衡

- ◆ 関西方面へは国道1号を利用するルートが最も早く到着
- ◆ 愛知・関東方面の推奨ルートの所要時間は鈴鹿IC利用と同程度



※各ルートの所要時間は実走行調査より算出

近畿方面へのルートは新名神「甲賀土山IC」までの所要時間

愛知・関東方面へのルートは伊勢湾岸「湾岸桑名IC」までの所要時間

なお、出発地点は駐車場の混雑を回避するために鈴鹿サーキット周辺の交差点としている

①、②ルート：国府町東交差点 ③、⑤ルート：住吉3交差点 ④ルート：稲生3交差点

◇ 関西方面の推奨ルートである国道1号ルートが最も早く到着

	①国道1号ルート (推奨ルート)	②亀山IC →新名神ルート (推奨ルート)	③鈴鹿IC →新名神ルート
サーキット出発時刻	所要時間	所要時間	所要時間
17時	データ無し※	データ無し※	66分
18時	61分	71分	83分
19時	45分	59分	66分
20時	53分	62分	55分
21時	47分	65分	47分
22時	44分	86分	38分

●分 : 時間帯別の最短所要時間

※交通事故による中勢バイパス通行止めのため17時台のデータは無し、以降はスタート位置を変更して計測

◇ 関東方面の推奨ルートである国道23号ルートは鈴鹿IC利用と同程度の所要時間

	④国道23号ルート (推奨ルート)	⑤東名阪ルート
サーキット出発時刻	所要時間	所要時間
17時	91分	98分
18時	86分	97分
19時	85分	90分
20時	80分	62分
21時	70分	55分
22時	48分	39分

●分 : 時間帯別の最短所要時間