

鈴鹿地区交通円滑化 ～ 新たなステージに向けて ～

平成23年12月22日

三重河川国道事務所

《目 次》

1. 鈴鹿F1日本グランプリ開催概要（2006・2009～2011） . . . 3
2. 鈴鹿地区の交通円滑化の目標と施策 5
3. 社会実験の評価 一円滑化施策の評価 14

1. 鈴鹿F1日本グランプリ開催概要 (2006・2009～2011)

1. 鈴鹿F1日本グランプリ 開催概要(2006-2009~2011)

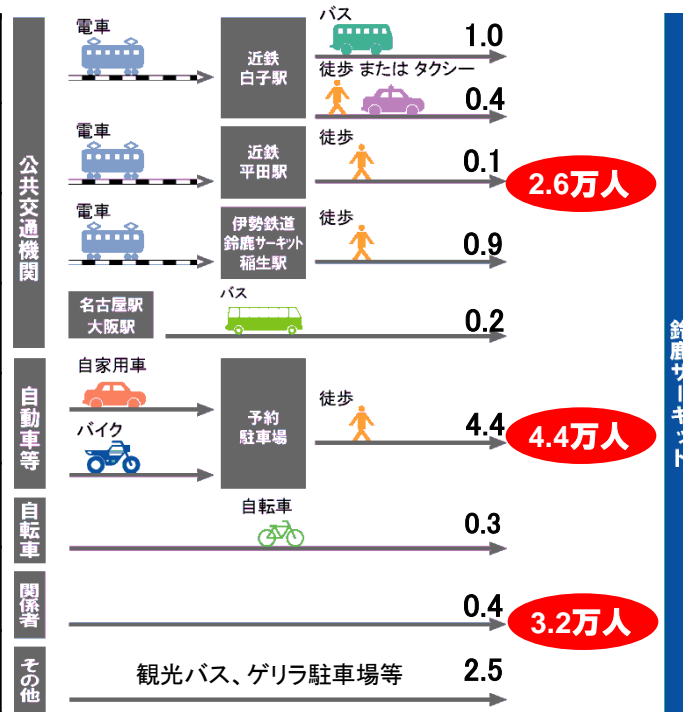
◆2009年以降は3日間で約20万人、決勝日には約10万人が来場

◆交通機関分担は概ね公共交通3割、自動車4割

【来場者数】

(万人)

| | | 2006 | 2009 | 2010 | 2011 |
|------|-------|------|------|------|------|
| 来場者 | 3日間 | 36.1 | 21.0 | 19.0 | 19.9 |
| | フリー走行 | 5.7 | 3.1 | 3.3 | 3.4 |
| | 予選日 | 14.3 | 7.8 | 6.1 | 6.3 |
| | 決勝日 | 16.1 | 10.1 | 9.6 | 10.2 |
| | 公共交通 | 9.0 | 6.0 | 5.9 | 5.7 |
| 機関分担 | 自動車 | 13.1 | 8.1 | 7.7 | 9.2 |
| | その他 | 14.0 | 6.9 | 5.4 | 5.0 |
| | | 25% | 29% | 31% | 29% |
| | | 36% | 38% | 41% | 46% |
| | | 39% | 33% | 28% | 25% |



2011年決勝日 交通機関別利用者数(万人)

2-1. 鈴鹿地区の交通円滑化の目標

2-1. 鈴鹿地区の交通円滑化の目標

- ◆2006年開催状況や類似事例から課題を抽出し円滑化に関する目標を設定
- ◆目標の達成度やデータ精度面、コスト面を踏まえ目標内容等を更新

課題

- 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 F1来訪交通と地域交通の混在
- ④ 駐車場不足、迷走車両の発生
- ⑤ 鈴鹿サーキット付近の歩行者と車の交差
- ⑥ 鉄道駅の混雑
- ⑦ バス等公共交通の利便性低下
- ⑧ 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 (★2011年追加)
(主要交差点4時間程度)

★民間プロブデータによる評価

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%)※ (2011年追加)

※鈴鹿IC決勝レース終了後5時間内に流入交通の5割が通過する時間割合 (2010年130分:43%、2009年80分:27%)

2-2. 鈴鹿地区円滑化施策の概要

2-2. 鈴鹿地区円滑化施策(2009~2011)一覽

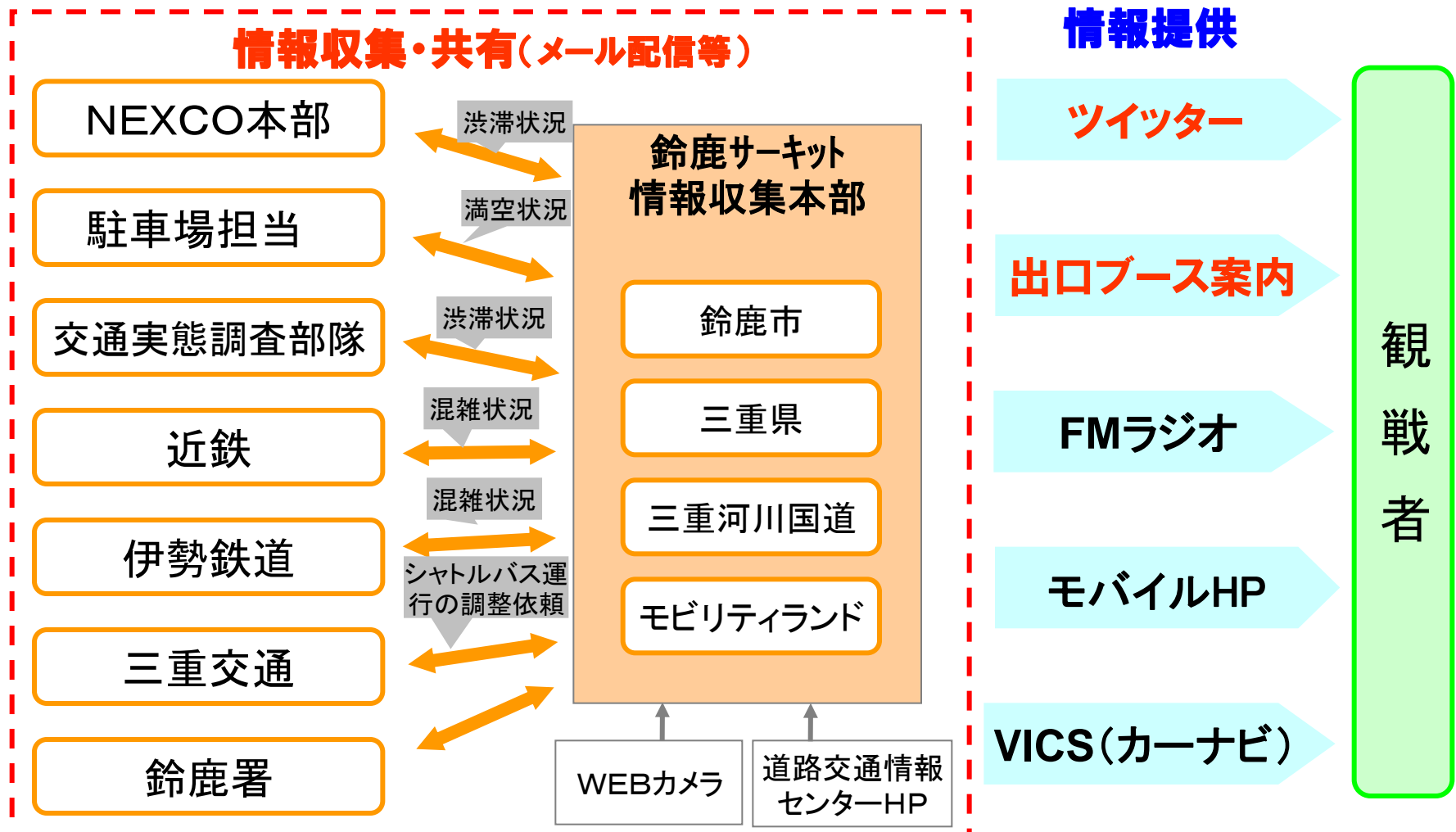
◆情報提供の手段を拡大し、公共交通利用者にもサービスを拡大実施

| 交通円滑化 | 【交通関連の課題】 | 【施策実施の目的】 | 【実施した主な施策】 | | | | |
|-------|--|---------------------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------|----------|----------|
| | | | 施策 | 2009 | 2010 | 2011 | |
| 交通円滑化 | 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 F1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 | 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) | ○ | ○ 増便 | ○ 増便 |
| | | | | ② 白子駅シャトルバスルート(専用ルート区間)の設定 | ○ 2日間 | ○ 2日間 | ○ 3日間 |
| | | | | ③ 名古屋・大阪行き高速バスの運行 | ○ | ○ | ○ |
| | | | | ④ 近郊都市駅前パーク&バスライドの実施 | ○ | ○ | ○ |
| | | 2; 適切な情報提供等による交通集中の分散 | 自動車交通 | ⑤ 駐車場事前予約の実施 | ○ | ○ | ○ |
| | | | | ⑥ VICSによる駐車場案内(満空情報) | — | — | ○ |
| | | | | ⑦ 高速・国道 情報板・路側ラジオ | ○ | ○ | ○ |
| | | | | ⑧ コンビニ等での推奨ルートチラシ配布 | ○ | ○ | ○ |
| | ⑨ FMラジオによる駐車場案内・渋滞情報提供 | | | ○ | ○ 時間拡大(帰宅時) | ○ 同左 | |
| | ⑩ 道路交通規制・誘導員による案内 | | | ○ | ○ | ○ | |
| | 3; ソフト・ハード一体となった交通流動の整序化 | 共通 | ⑪ 協議会HPの設置 | ○ | ○ | ○ | |
| | | | ⑫ 会場内ブースでの帰宅時の交通情報・渋滞情報の提供 | — | ○ | ○ | |
| | | | ⑬ ツイッターによる周辺情報の提供 | — | — | ○ | |
| | | | ⑭ 観戦席完全予約制<来場に対する時間的余裕> | ○ | ○ | ○ | |
| | その他 | ⑮ レース事後イベント実施<帰宅時間の集中抑制> | ○ | ○ | ○ | | |
| | | ⑯ 高速道路休憩施設での総合案内ブース設置<伊勢・鳥羽からの帰宅時間分散> | ○ | ○ | ○ | | |

2-2. (1) リアルタイム情報収集・提供システムの概要

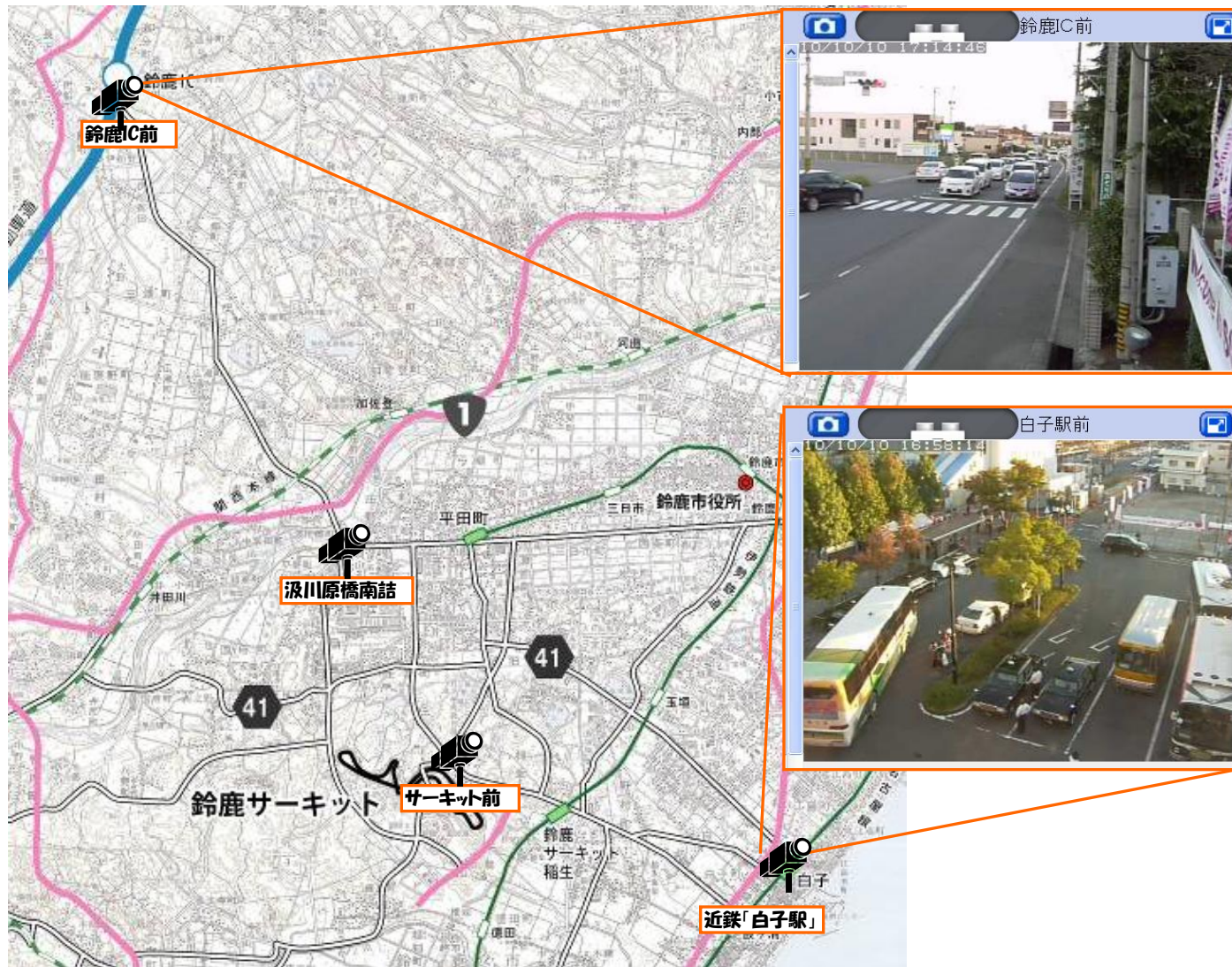
- ◆サーキット内に本部機能を構築(モビリティランド、県、市、関係機関が常駐)
 - ツイッターや出口ブースにおいてリアルタイムに観戦者へ情報を提供
 - 情報の一元管理を実現し連携した施策の実施、また緊急対応を実現

◇本部機能イメージ



2-2. (2) WEBカメラによる周辺状況の把握

◆ボトルネック交差点などリアルタイムに状況を把握



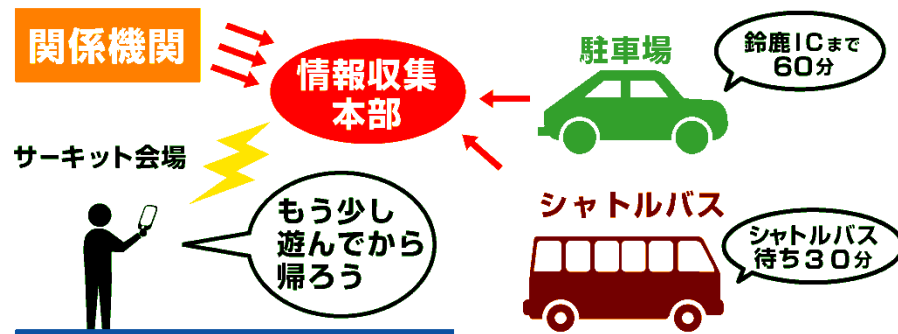
2-2. (3) ツイッターによる周辺情報の提供

◆携帯端末で公共交通、自動車交通の両者が閲覧可能

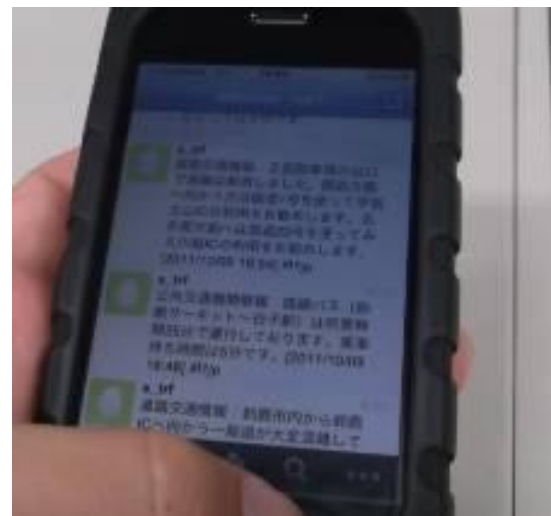


The screenshot shows a Twitter interface with a search bar and navigation links. Below are several tweets from the user 's_trf' (鈴鹿サーキット 交通) dated October 9, 2011. The tweets provide real-time traffic and public transport information:

- Tweet 1:** 道路交通情報: 鈴鹿ICへ向かう一般道が混雑しております。推奨ルートの東名阪亀山IC(関西方面)、伊勢湾岸道みえ川越IC(愛知・関東方面)をご利用ください。[2011/10/09 17:48] #f1jp
- Tweet 2:** 道路交通情報: 正面駐車場の出口で混雑が発生しており、駐車場を出るのに30分程度かかる模様です。園内でゆっくりお過ごしのお帰りください。[2011/10/09 17:46] #f1jp
- Tweet 3:** 公共交通機関情報: 17時30分現在、伊勢鉄道(上り・桑名、名古屋方面)、遅れなく運行しています。[2011/10/09 17:42] #f1jp
- Tweet 4:** 公共交通機関情報: 17時30分現在、JR関西本線、遅れなく運行しています。[2011/10/09 17:41] #f1jp
- Tweet 5:** 公共交通機関情報: 17時30分現在、近鉄、30分以上の遅れなく運行しています。[2011/10/09 17:40] #f1jp
- Tweet 6:** 道路交通情報: 17時35分現在、東名阪(上り・名古屋方面)四日市IC付近から亀山IC付近まで渋滞が17km発生しております。所要時間は70分です。[2011/10/09 17:38] #f1jp
- Tweet 7:** 公共交通機関情報: 路線バス(鈴鹿サーキット～白子駅)は21時まで運行しております。バス80台でお待ちしております。[2011/10/09 17:34] #f1jp

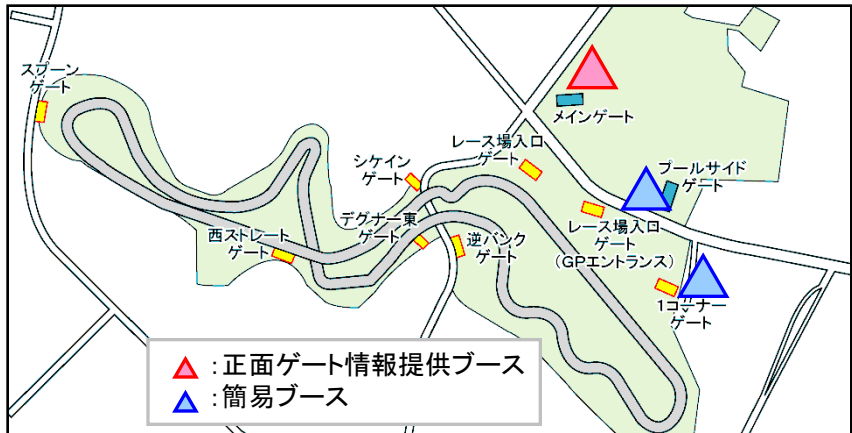


・ツイッターを活用して道路交通情報や公共交通の運行情報などをリアルタイムに発信



2-2. (4) 会場内での交通情報・渋滞情報の提供

- ◆会場内ブースで掲示板もしくは簡易看板などでの情報提供(交通情報・渋滞等)
- ◆会場ゲート付近でリアルタイム交通情報などの提供

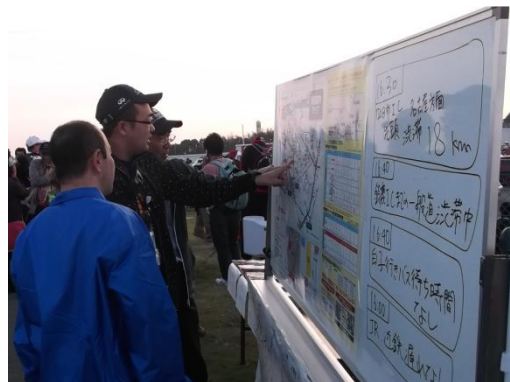


▲ 正面ゲート



▲ コーナーゲート

▲ プールサイドゲート

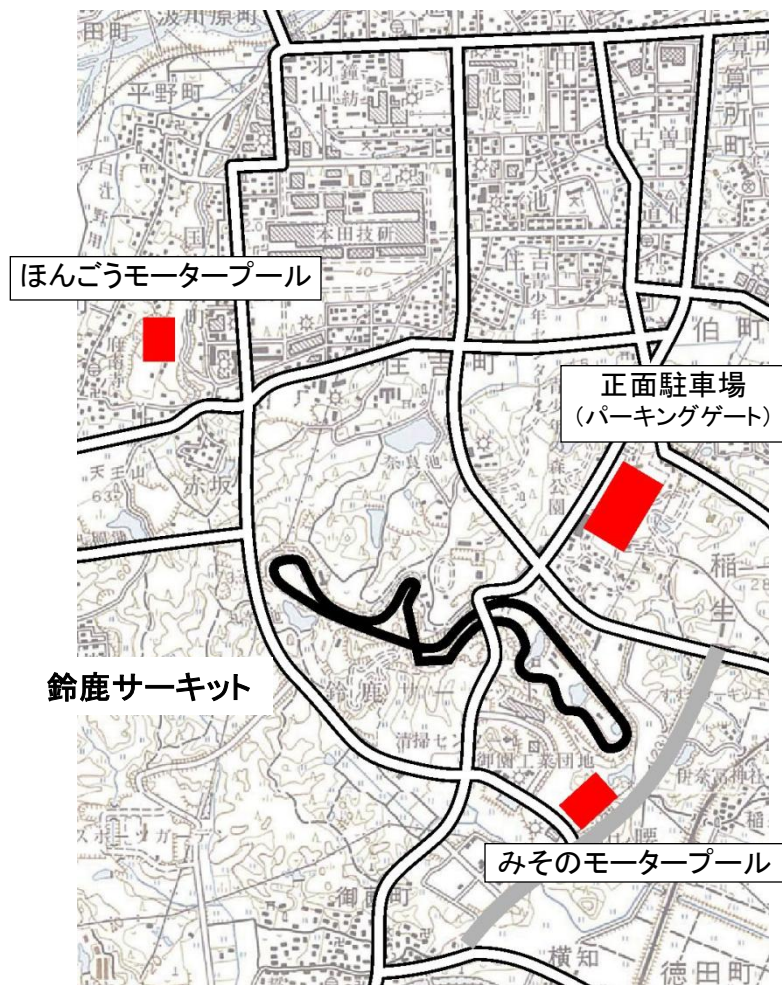


| | 正面 | 1コーナー | プールサイド |
|-------------|----|-------|--------|
| 白子シャトル待ち時間 | ○ | | |
| 白子駅前画像 | ○ | ○ | ○ |
| 鈴鹿ICまでの所要時間 | ○ | ○ | ○ |
| 鈴鹿IC前交差点画像 | ○ | ○ | ○ |
| 推奨ルート | ○ | ○ | ○ |
| 規制・渋滞情報 | ○ | ○ | ○ |
| 電車時刻表 | ○ | ○ | ○ |

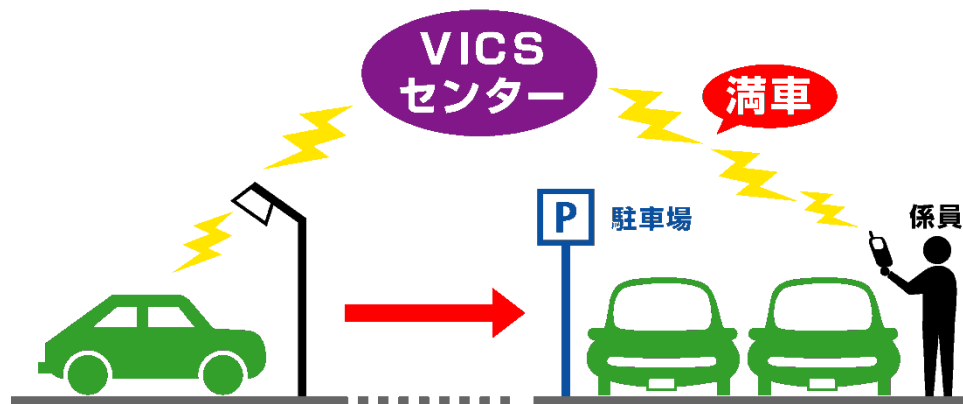
2-2. (5) VICSによる駐車場位置、満空情報の案内

◆ 駐車場をVICSで提供→期間限定の仮設駐車場も提供が可能

◆ 駐車場の満空情報を提供



・VICSにより駐車場位置、満空状況を提供。



3. 社会実験の評価 —円滑化施策の評価—

3-1. 交通円滑化の目標の達成度

3-1. 鈴鹿地区の交通円滑化の目標の達成度

- ◆渋滞解消時間は3年間通じ目標を達成(2006年時より約3時間減少)
- ◆公共交通機関分担は、2010年に一部達成したが、決勝日は依然未達成(2006年時より4p上昇)

| 項目 | 目標 | | 2006 (参考) | 達成状況 | | |
|--|----------------------------|----------|--------------|----------------|----------------|----------------|
| | | | | 2009 | 2010 | 2011 |
| 鈴鹿周辺の 渋滞解消時間(決勝日) | 主要交差点 4時間程度 | | 6~7 時間程度 | 4時間程 達成 | 4時間程 達成 | 4時間程 達成 |
| | 市内主要路線 5時間程度 | | — | 6.75時間程度 | 5時間程 達成 | (データ 集計中) |
| 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% 達成 | 29% |
| ボトルネック交差点等への 交通集中の分散 鈴鹿IC利用割合 (決勝日) | 鈴鹿IC 利用 | 帰宅時 ※ | — | 24% | 25% | 27% |
| | 20% 以下 | 終日 | 21% | 22% | 22% | 22% |
| | IC利用時間の分散 (均等利用) 50% | | — | 27% | 43% | 43% |

※レース終了後8時間

3-1. (1) 鈴鹿周辺の渋滞解消時間

◆2006年時の7時間程度から社会実験実施の3年間は4時間程度と目標を達成
 →利用者実感でも2009年は「前回開催より渋滞が減った」が4割と好評
 →市内全体路線の速度低下時間は3年間で改善傾向

【主要交差点(鈴鹿IC前交差点)の渋滞発生時間】

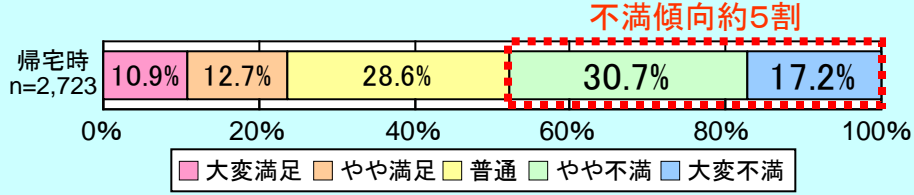
| | 2006 | 2009 | 2010 | 2011 |
|------|--|--------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|
| 来場者数 | 約16.1万人 | 約10.1万人 | 約9.6万人 | 約10.2万人 |
| 自動車 | 約22,718台 | 約16,600台 | 約16,000台 | 約16,000台 |
| 渋滞時間 | 約6-7時間 (16:00~23:00) ※レース終了15:30 | 約4時間 (16:00~20:20) ※レース終了15:30 | 約4時間 (17:30~21:10) ※レース終了16:30 | 約4時間 (17:30~21:00) ※レース終了16:30 |

【市内全体の速度低下時間の評価】

| | 2009 | 2010 | 2011 |
|-----------|---------|------|------|
| 市内の速度低下時間 | 約6.75時間 | 約5時間 | 算出中 |

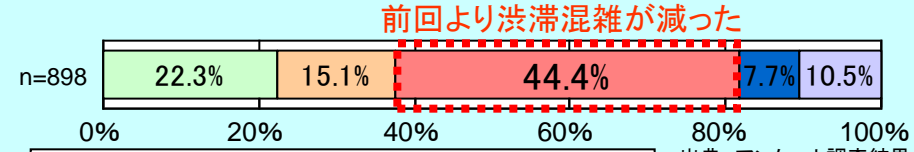
利用者アンケート 約5割が不満傾向だった状況が、前回開催より渋滞が減ったと好評価へ改善

【[2006年調査]交通アクセスに対する評価】



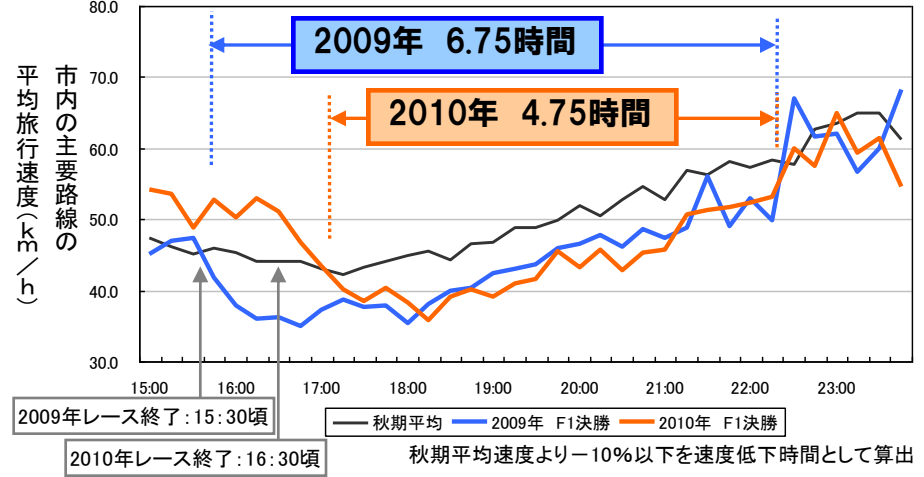
出典 F1経済効果調査報告書(H21.3)

【[2009調査]前回開催時の交通状況との比較】



- 事前の情報提供がありスムーズに移動できた
- 移動中にも情報提供がありスムーズに移動できた
- 渋滞や混雑が減ったように感じた
- 渋滞や混雑が増えたように感じた
- 過去に来場した時と特に変わらなかった

出典 アンケート調査結果



鈴鹿市内を対象に、F1開催日と秋期(9~11月)の平均速度を比較し、速度低下発生(渋滞)時間帯を算出し評価

3-1. (2) 公共交通機関分担

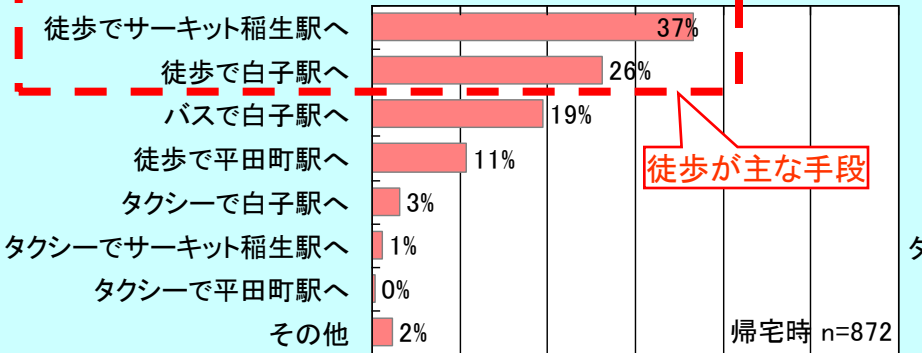
- ◆公共交通機関の利用率は約3割(2006年時に比べ4ポイント上昇)
- 前回より、公共交通の利便性向上施策が公共交通利用割合の向上に貢献
- しかし、この3年間では高速道路の料金施策やF1開催時の渋滞減少など自動車交通の利便性が向上しており、公共交通の利用割合に増減なし
- さらなる公共交通利用促進の追加施策等が必要

【公共交通機関分担割合】

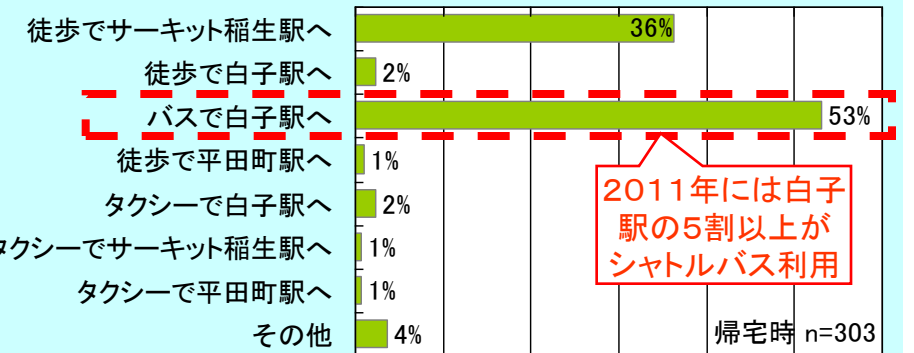
| | | (人)3日間 | | | |
|------------------|-------------|----------|----------|----------|----------|
| | | 2006年 | 2009年 | 2010年 | 2011年 |
| 来場者数 | | 361,000 | 210,000 | 190,000 | 199,000 |
| 鉄道 | 近鉄白子駅 | (47,937) | (33,284) | (36,367) | (33,290) |
| | 近鉄平田町駅 | (5,590) | (3,868) | (3,617) | (3,631) |
| | 伊勢鉄サーキット稲生駅 | (36,643) | (22,598) | (18,791) | (19,036) |
| | 鉄道計 | 90,170 | 59,750 | 58,775 | 55,957 |
| 高速バス (名古屋、大阪) | — | 448 | 366 | 921 | |

利用者アンケート 駅まで徒歩が主であったが、シャトルバスの利便性向上が公共交通割合上昇に貢献

【[2006年調査] 駅へのアクセス手段】



【[2011年調査] 駅へのアクセス手段】



出典 F1経済効果調査報告書(H21.3)

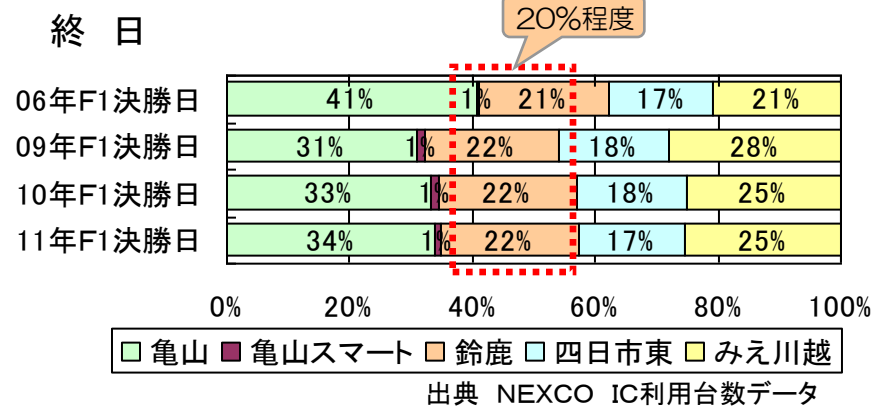
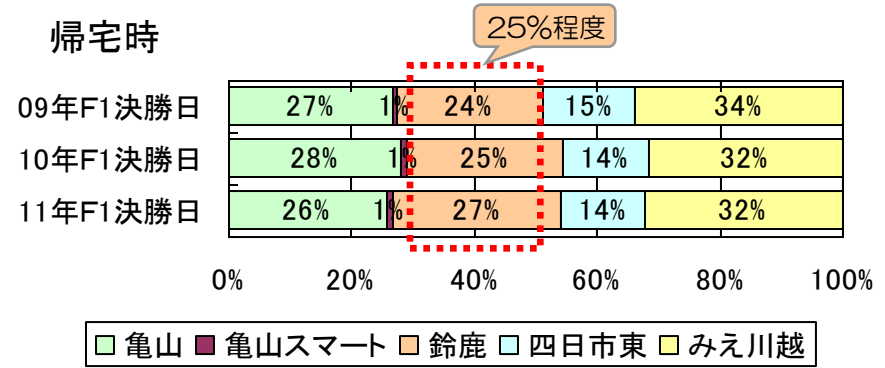
出典 アンケート調査結果(2011)

3-1. (3) 鈴鹿IC利用割合

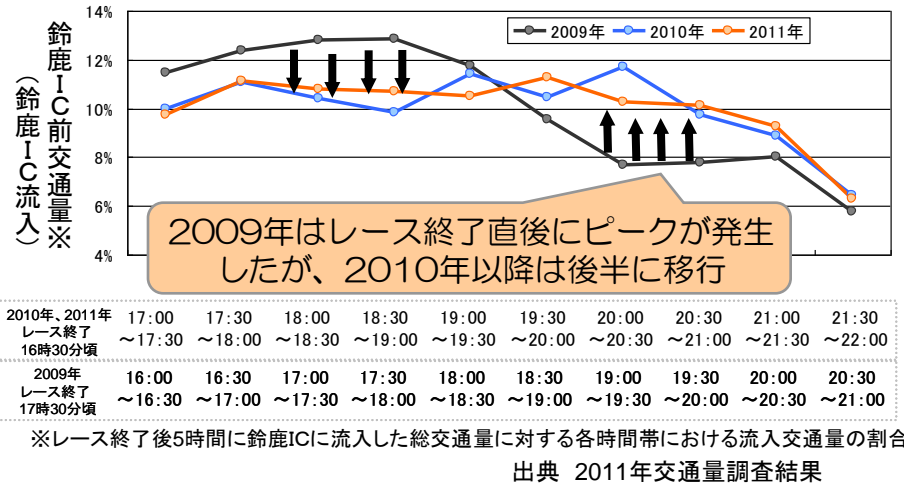
◆ 亀山IC、みえ川越ICなど周辺ICへの分散は約7割

→ 2009年に比べ2010年以降は、鈴鹿ICの利用時間が後半へ時間分散、19時以降に。利用理由は「イベント参加」「渋滞を避けた」など施策の効果

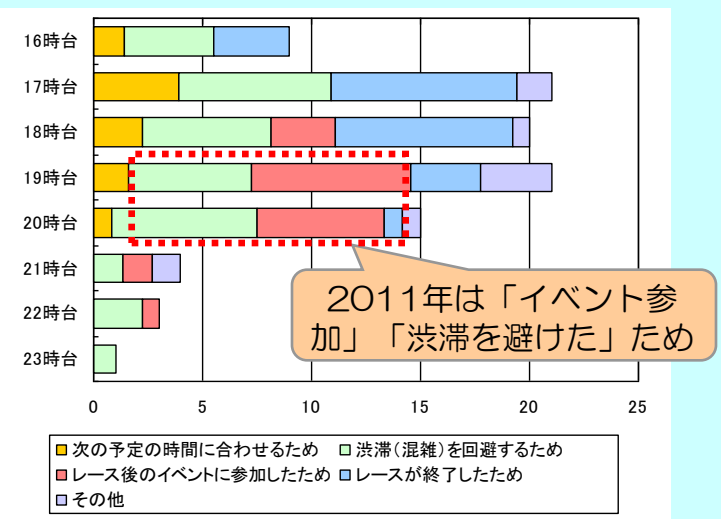
【鈴鹿市周辺主要高速ICの利用交通量割合】



【時間別の鈴鹿IC利用(30分交通量/総利用交通量)】



利用者アンケート 出発時間帯別の出発時間選択理由(帰宅時鈴鹿IC利用)



3-1. (4) 鈴鹿地区の交通円滑化に関するまとめ

- ◆ 鈴鹿地区交通円滑化施策を実施したことにより一定の効果を発現
- 今後も残存する課題の低減を目指し、施策を継続させ円滑化を維持拡大
- 維持拡大を図るためには、関係機関の連携強化が重要

【社会実験による効果】

