

鈴鹿地区交通円滑化 2012年度実施計画（案）

平成24年8月1日

鈴鹿市

《目 次》

1. 2012年円滑化の目標
2. 目標達成に向けた取り組み（交通円滑化施策メニュー）
3. 参考 2009～2011社会実験の概要

1. 2012年円滑化の目標

1. 2012年円滑化の目標

- ◆ 昨年までの社会実験における目標を引き続き目標として掲げる
- ◆ 目標の達成度やデータ精度面、コスト面を踏まえ施策内容等を更新

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

★ 民間プロー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%)※

※ 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%) なお本年度は鈴鹿IC出入り交通量で評価

2. 目標達成に向けた取り組み (交通円滑化施策メニュー)

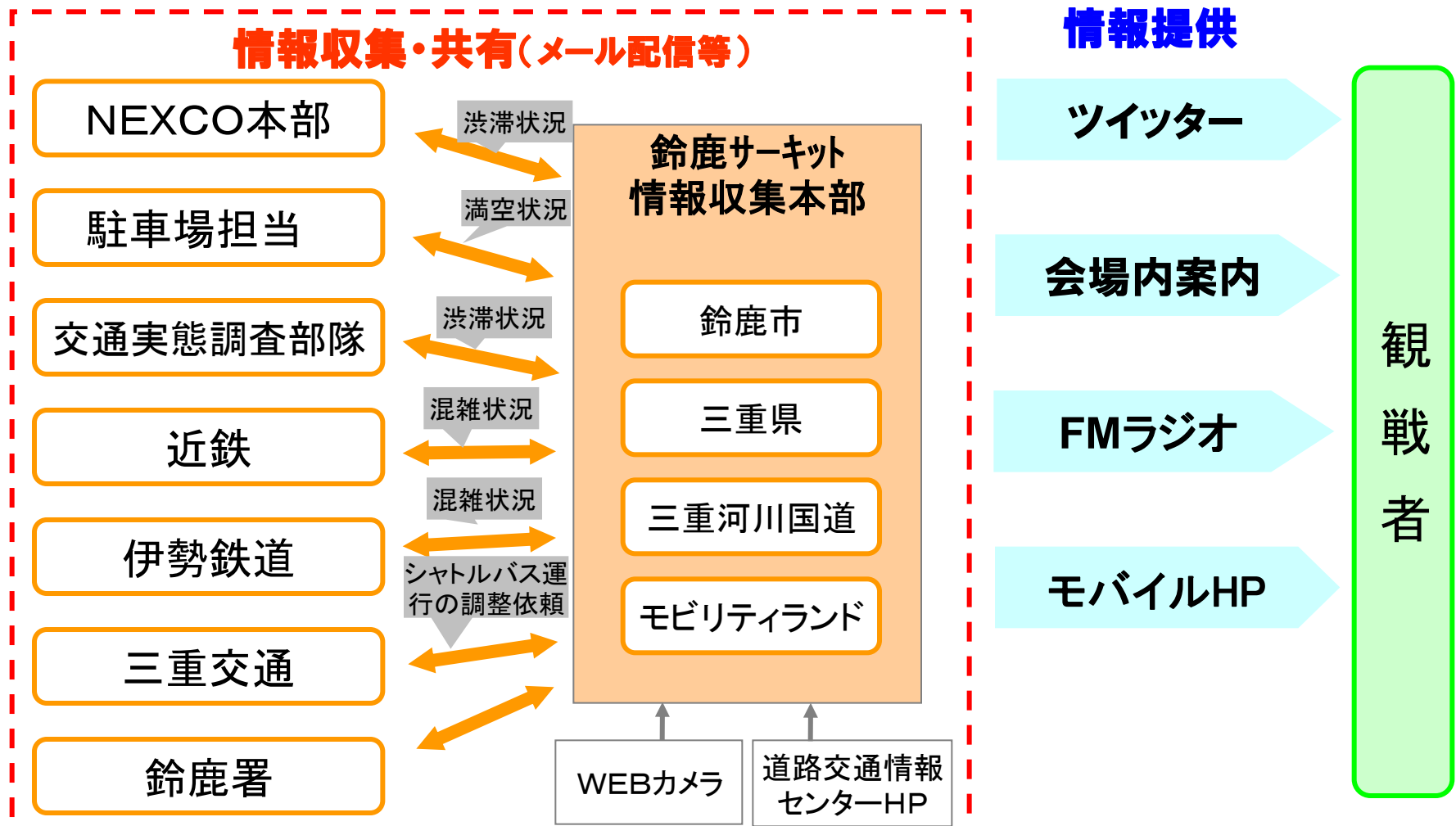
2. 鈴鹿地区円滑化の主な施策と2012年の取組予定

		施策	実施主体	2009	2010	2011	2012
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	○	○ 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	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・大阪行き高速バスの運行	三重交通	○	○	○	○
	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	VICSによる駐車場案内(満空情報)	国土交通省、鈴鹿サーキット、鈴鹿市	—	—	○	×
	⑦	高速・国道 情報板・路側ラジオ	国土交通省、NEXCO中日本	○	○	○	○
	⑧	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	○	○	○	○
	⑨	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	○
	⑩	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	⑪	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
	⑫	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
	⑬	ツイッターによる周辺情報の提供	国土交通省、鈴鹿市	—	—	○	○
その他	⑭	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	○	○	○	○
	⑮	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	○	○	○	○
	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)	国土交通省、NEXCO中日本、園囃班	○	○	○	×

2-1. リアルタイム情報収集・提供システムの概要

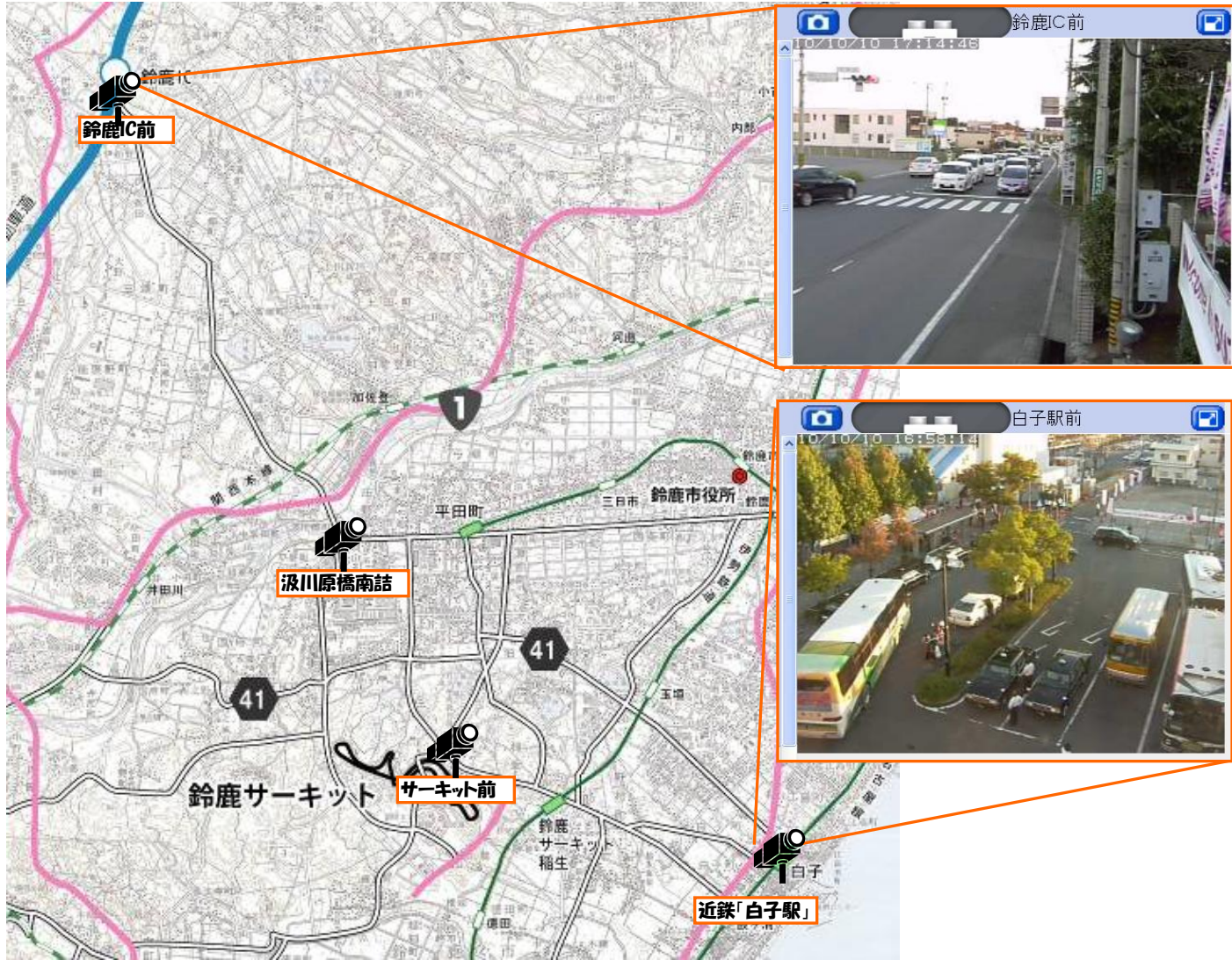
- ◆サーキット内に本部機能を構築(モビリティランド、県、市、関係機関が常駐)
 - ツイッターや出口ブースにおいてリアルタイムに観戦者へ情報を提供
 - 情報の一元管理を実現し連携した施策の実施、また緊急対応を実現

◇本部機能イメージ



2-2. 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



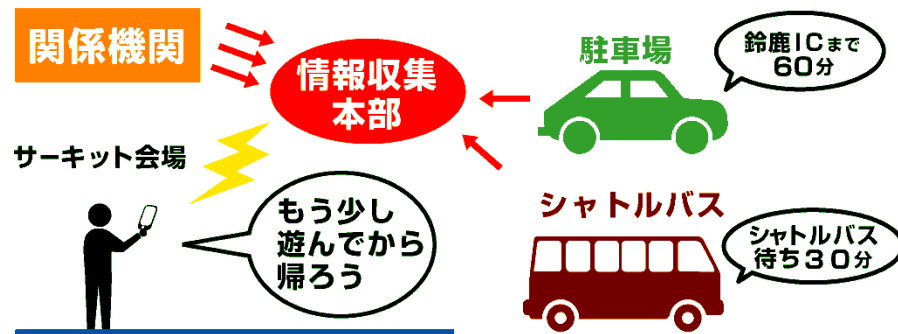
2-3. ツイッターによる周辺情報の提供

◆携帯端末で公共交通、自動車交通の両者が閲覧可能

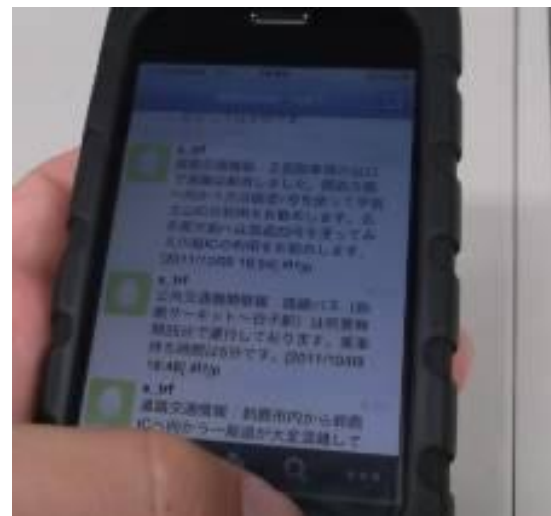


The screenshot shows a Twitter interface with a search bar and navigation links. Below are several tweets from the user 's_trf' (鈴鹿サーキット 交通) dated October 9, 2011. The tweets provide real-time traffic information:

- 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



3. 参考 2009～2011社会実験の概要

(1) 鈴鹿F1日本グランプリ 開催概要(2006・2009～2011)

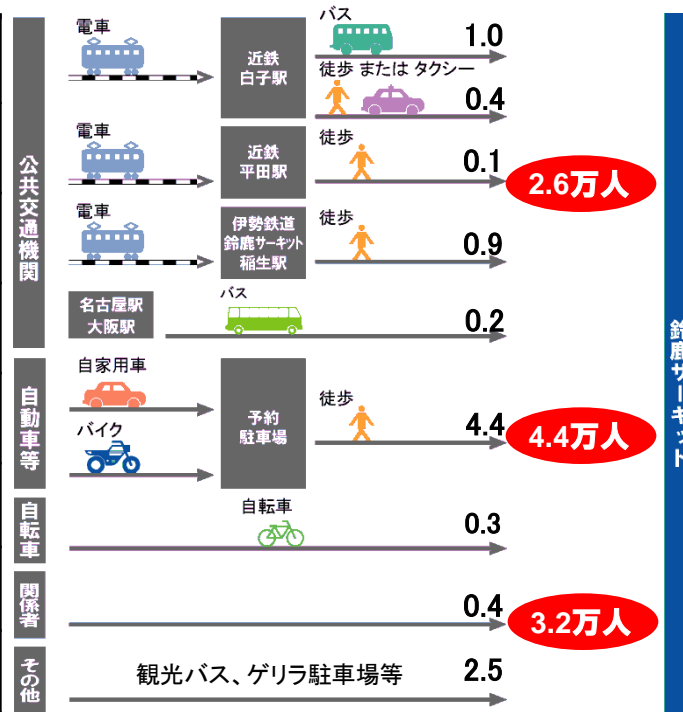
◆2009年以降は3日間で約20万人、決勝日には約10万人が来場

◆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) 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

【交通関連の課題】

- 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

【施策実施の目的】

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

【実施した主な施策】

		施策	2009	2010	2011
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	○	○	○
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	○	○	○
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	—	—	○
その他	⑭	観戦席完全予約制<来場に対する時間的余裕>	○	○	○
	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>	○	○	○

(3) 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	5時間程 達成
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 20% 以下	帰宅時 ※	—	24%	25%	27%
		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 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

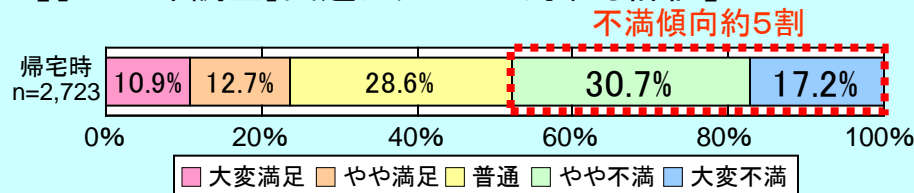
【主要交差点(鈴鹿IC前交差点)の渋滞発生時間】

	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

利用者
アンケート

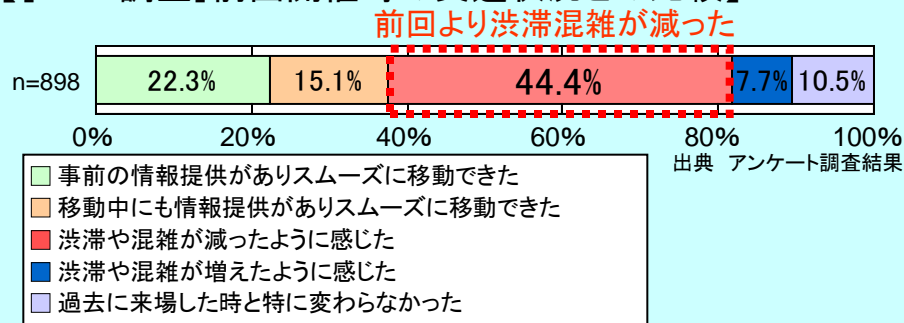
約5割が不満傾向だった状況が、前回開催より渋滞が減ったと好評価へ改善

【[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】



(3) — ①' 鈴鹿周辺の渋滞解消時間

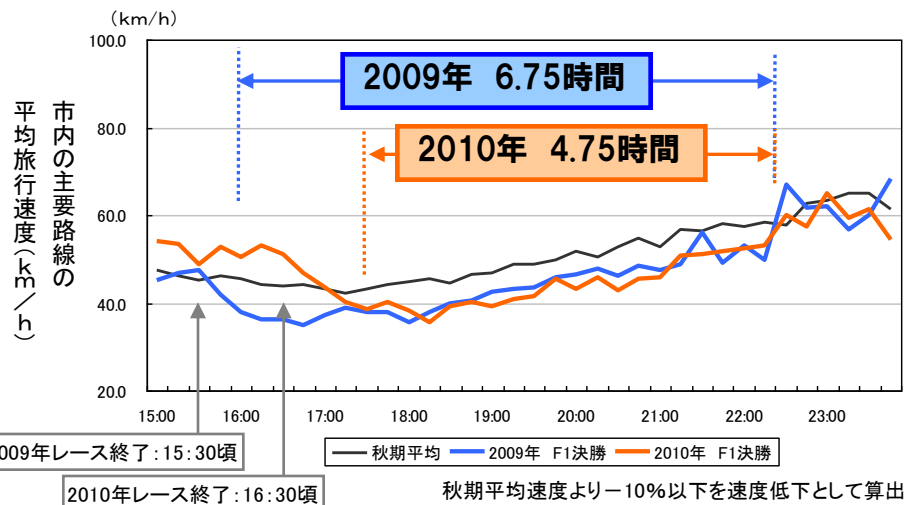
◆2006年時の7時間程度から社会実験実施の3年間は4時間程度と目標を達成
 →市内全体路線の速度低下時間は3年間で改善傾向

【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	約5時間

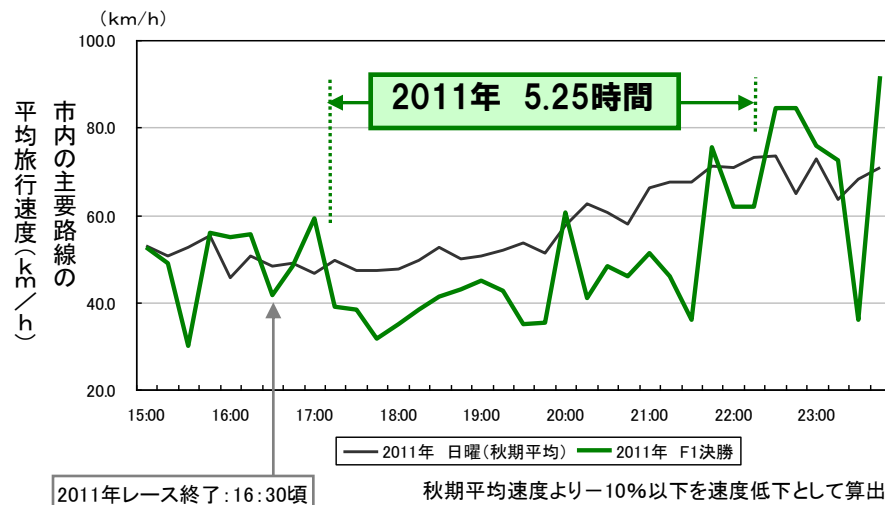
鈴鹿市内を対象に、F1開催日と秋期(9~11月)の平均速度を比較し、速度低下発生(渋滞)時間帯を算出し評価

<2009年、2010年開催時>



※民間プローブデータ(ホンダイターナビ)より算出
 データ取得件数(15:00~23:45)
 ・秋期平均 平均;157件/15分 最大;250件/15分
 ・2009年F1決勝 平均;247件/15分 最大;575件/15分
 ・2010年F1決勝 平均;386件/15分 最大;684件/15分

<2011年開催時>



※民間プローブデータ(野村総研ユビークリンク)より算出
 データ取得件数(15:00~23:45)
 ・秋期平均 平均;27件/15分 最大;45件/15分
 ・2011年F1決勝 平均;63件/15分 最大;175件/15分

2011年はデータもとの変更に伴い、市内平均速度算出に使用したデータ数が大幅に減少しており、平均速度算出に課題がある

(3)一② 公共交通機関分担

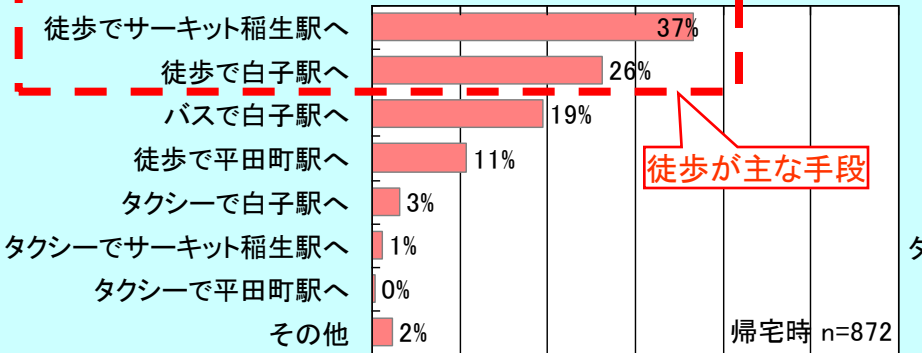
- ◆公共交通機関の利用率は約3割(2006年時に比べ4ポイント上昇)
- 前回より、公共交通の利便性向上施策が公共交通利用割合の向上に貢献
- しかし、この3年間では高速道路の料金施策やF1開催時の渋滞減少など自動車交通の利便性が向上しており、公共交通の利用割合に増減なし
- さらなる公共交通利用促進の追加施策等が必要

【公共交通機関分担割合】

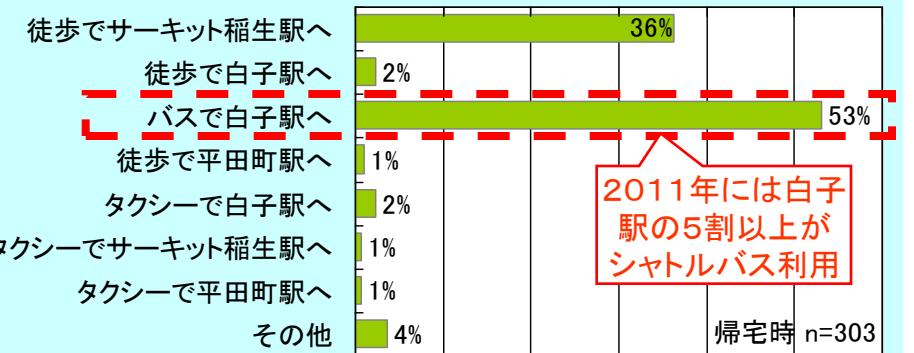
		(人)3日間			
		2006年	2009年	2010年	2011年
来場者数		361,000	210,000	190,000	199,000
鉄道	近鉄白子駅	(47,937)	(33,284)	(36,367)	(33,290)
	近鉄平田町駅	(5,590)	(3,868)	(3,617)	(3,631)
	伊勢鉄サーキット稲生駅	(36,643)	(22,598)	(18,791)	(19,036)
	鉄道計	90,170	59,750	58,775	55,957
高速バス (名古屋、大阪)	—	448	366	921	

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)

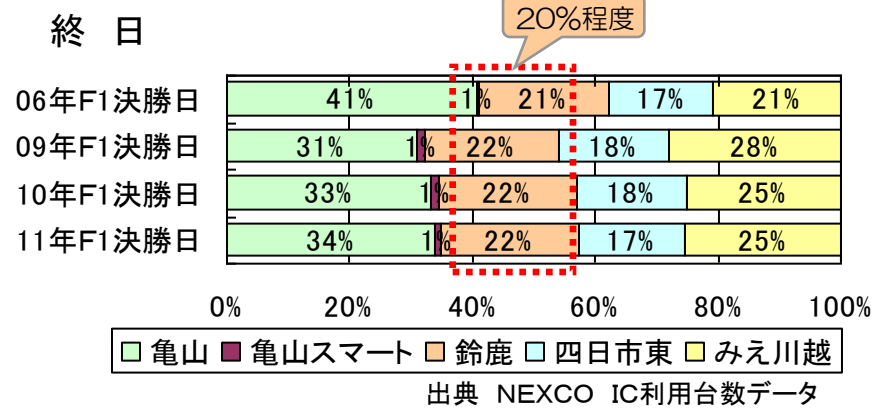
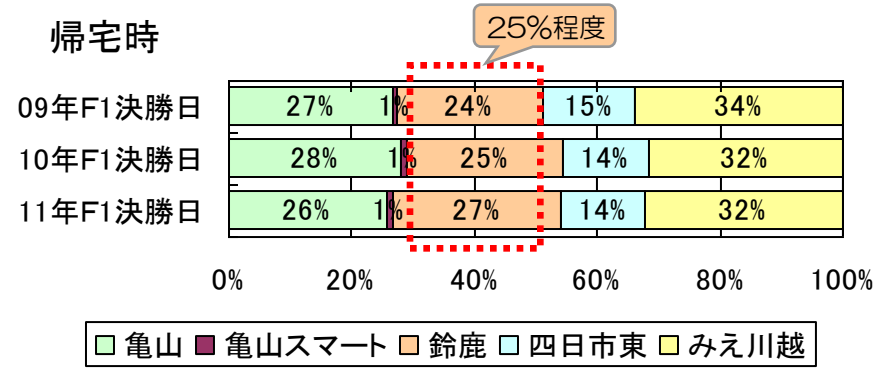
出典 アンケート調査結果(2011)

(3) — ③ 鈴鹿IC利用割合

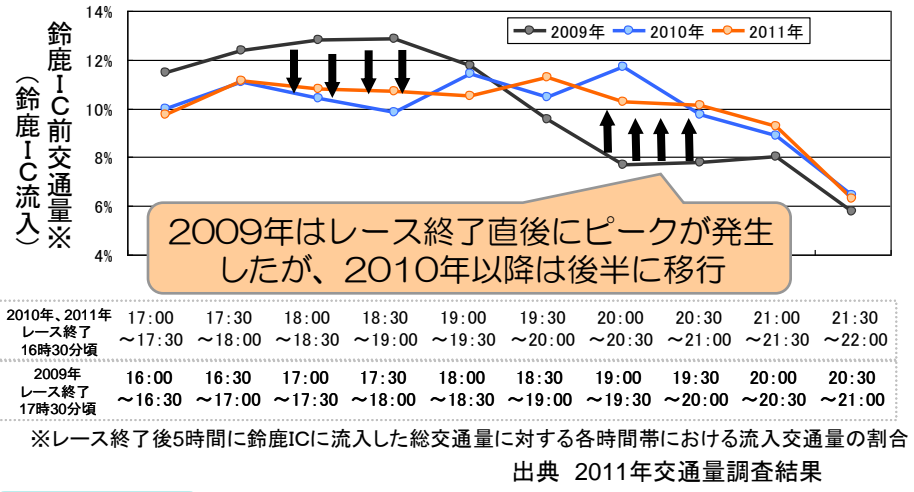
◆ 亀山IC、みえ川越ICなど周辺ICへの分散は約7割

→ 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

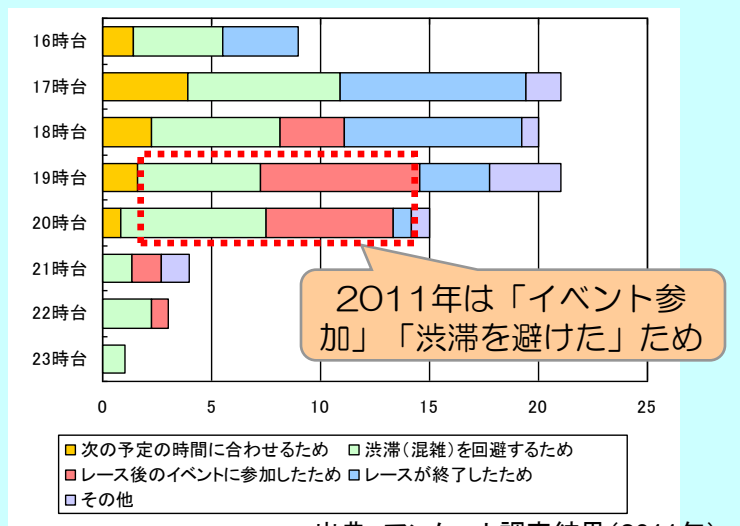
【鈴鹿市周辺主要高速ICの利用交通量割合】



【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)



(4) 施策の評価(定量データ)

◆各施策の目的に応じた効果分析を発現(定量データにより分析を実施)

	施策	定量評価項目	2009年			2010年			2011年			評価	
			2009年	2010年	2011年	2009年	2010年	2011年	2009年	2010年	2011年		
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)	公共交通の機関割合	29%	31%	29%						○		
	② 白子駅シャトルバスルート(専用ルート区間)の設定	シャトルバス所要時間	平均18分	平均17分	平均17分						○		
	③ 名古屋・大阪行き高速バスの運行	バス利用者数	448人	366人	921人						○		
	④ 近郊都市駅前パーク&バスライドの実施	駐車場利用者数	4,700台	4,406台	3,567台						△		
自動車交通	⑤ 駐車場事前予約の実施	サーキット周辺への流入時間帯の分散	8~11時台の各時間帯それぞれに約20%	— <small>土曜日雨天により予選が午前に変更</small>	9~11時台の各時間帯それぞれに約20%						○		
	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	鈴鹿IC利用率	24%	25%	27%						○		
	⑧ コンビニ等での推奨ルートチラシ配布	推奨ルートの速度	【関西ルート】 レース後3時間優位 【関東ルート】 鈴鹿ICルートが常に優位	【関西ルート】 レース後3時間優位 【関東ルート】 レース後3時間優位	【関西ルート】 レース後4時間優位 【関東ルート】 レース後3時間優位						○		
	⑨ FMラジオによる駐車場案内・渋滞情報提供												○
	⑩ 道路交通規制・誘導員による案内												○
共通	⑪ 協議会HPの設置	—	—	—	—	—	—	—	—	利用者満足度で評価			
	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	—	—	—	—	—	—	—	—				

(5) 施策の評価(利用者満足度)

◆各施策に関する観戦者の満足度は良好(アンケート調査結果より分析を実施)

	施策		前回交通状況との比較			施策に対する満足度(大変よいの割合)				評価	
			2009年	2010年	2011年	2009年	2010年	2011年	経年		
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)	前回開催時より渋滞・混雑が減少と実感 :50%	前回と同様にスムーズに移動できた実感 :46%	前回と同様にスムーズに移動できた実感 :49%	-	28%	36%	向上	○	
	②	白子駅シャトルバスルート(専用ルート区間)の設定				-	33%	47%	向上	○	
	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				-	17%	18%	向上	○	
自動車交通	⑤	駐車場事前予約の実施	前回開催時より渋滞・混雑が減少と実感 :36%	前回と同様にスムーズに移動できた実感 :38%	前回と同様にスムーズに移動できた実感 :46%	-	23%	32%	向上	○	
	⑥	VICSによる駐車場案内(満空情報)				-	-	-	-	-	
	⑦	高速 情報板・路側ラジオ 国道 情報板				10%	16%	16%	向上	○	
						10%	13%	15%			
	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				-	21%	24%	向上	○	
⑩	道路交通規制・誘導員による案内	-	-	-	-	-					
共通	⑪	協議会HPの設置	同上	同上	同上	26%	21%	25%	維持	○	
	⑫	会場内ブースでの帰宅時の交通情報・渋滞情報の提供	-			-	16%	21%	向上	○	
	⑬	ツイッターによる周辺情報の提供	-			-	-	-	24%	-	○