

交通円滑化について

平成24年12月19日

環境整備部会

《目 次》

1. 鈴鹿F1日本グランプリ開催概要（2012）	3
2. 交通円滑化の目標と施策	5
3. 社会実験の評価 ー交通円滑化施策の評価ー	13
3-1. 交通円滑化の目標の達成度	14
3-2. 施策の評価（定量データ）	19
3-3. 施策の評価（利用者満足度）	28
4. 今後に向けて	32

1. 鈴鹿F1日本グランプリ開催概要 (2012)

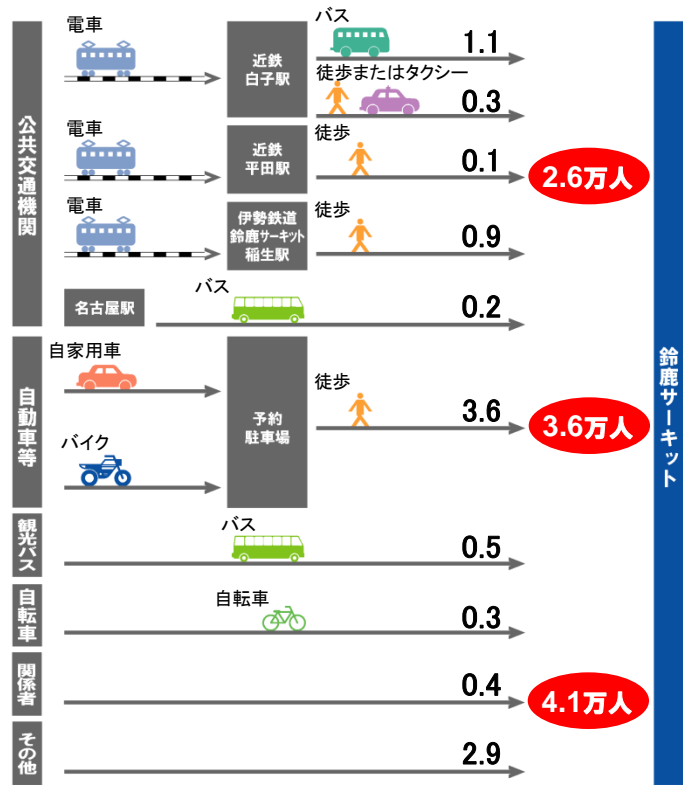
1. 鈴鹿F1日本グランプリ 開催概要(2012)

- ◆2012年は、約21万人が来場
- ◆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	2012
来場者	3日間	36.1	21.0	19.0	19.9	20.8
	7日-走行	5.7	3.1	3.3	3.4	4.1
	予選日	14.3	7.8	6.1	6.3	6.4
	決勝日	16.1	10.1	9.6	10.2	10.3
	機関分担					
	公共交通	9.0 25%	6.0 29%	5.9 31%	5.7 29%	5.9 28%
	自動車	13.1 36%	8.1 38%	7.7 41%	9.2 46%	8.6 41%
	その他	14.0 39%	6.9 33%	5.4 28%	5.0 25%	6.3 31%



2012年決勝日 交通機関別利用者数(万人)

2. 交通円滑化の目標と施策

2-1. 交通円滑化の目標

2-1. 交通円滑化の目標

- ◆2011年までの社会実験を踏まえ、引き続き同レベルの目標を目指す。
- ◆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

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

★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%)※

※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
(2011年130分:43%、2010年130分:43%、2009年80分:27%)

2-2. 交通円滑化施策の概要

2-2. 交通円滑化施策(2012)一覧

◆コスト面を踏まえ施策内容等を更新

【交通関連の課題】

【施策実施の目的】

【実施した主な施策】

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

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

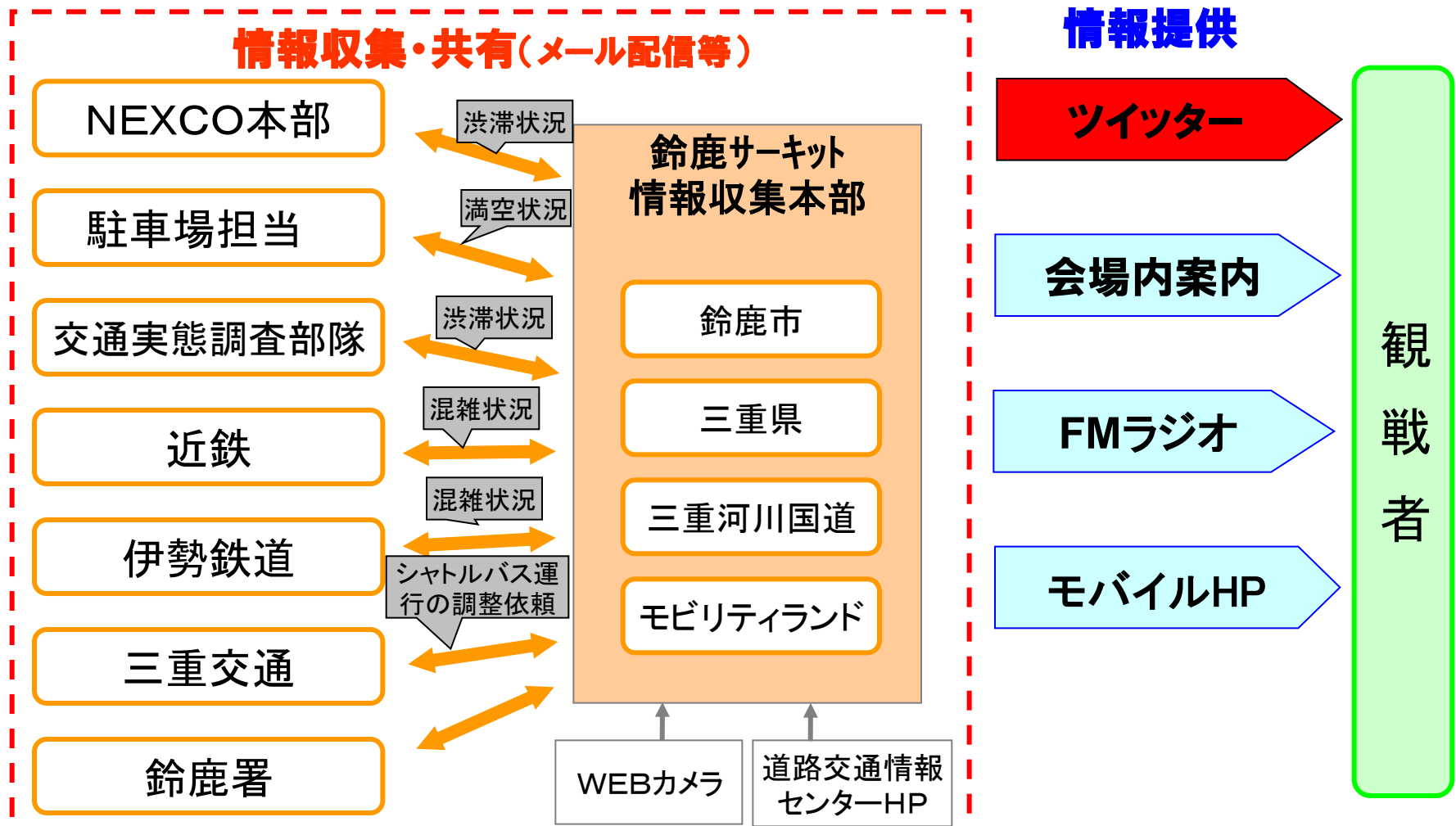
		施策	2009	2010	2011	2012
公共交通機関	①	公共交通の定時運行、臨時便等増便(鉄道、バス)	○	○ 増便	○ 増便	○
	②	白子駅シャトルバスルート(専用ルート区間)の設定	○ 2日間	○ 2日間	○ 3日間	○
	③	名古屋・大阪行き高速バスの運行	○	○	○	○ (名古屋便のみ)
	④	近郊都市駅前パーク&バスライドの実施	○	○	○	○
自動車交通	⑤	駐車場事前予約の実施	○	○	○	○
	⑥	VICSによる駐車場案内(満空情報)	-	-	○	-
	⑦	高速・国道 情報板・路側ラジオ	○	○	○	○
	⑧	コンビニ等での推奨ルートチラシ配布	○	○	○	○
	⑨	FM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)	○	○	○	-

※総合インフォメーションセンターに統合

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)
- ◆ツイッターや会場内においてリアルタイムに観戦者へ情報を提供

◇本部機能イメージ



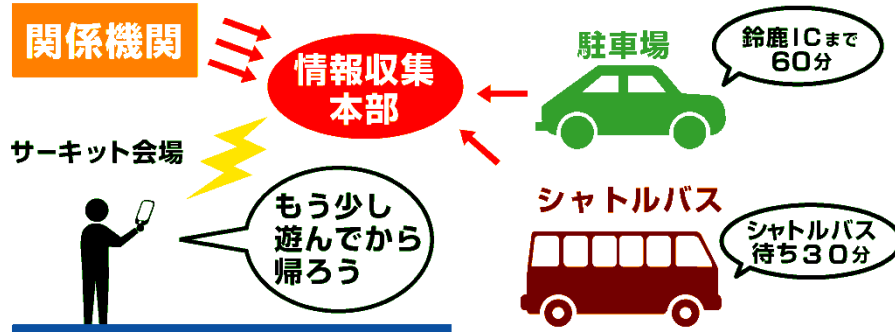
2-2. (2) WEBカメラによる周辺状況の把握

◆白子駅前、鈴鹿IC前交差点など主要な拠点の交通状況をリアルタイムに把握



2-2. (3) ツイッターによる周辺情報の提供

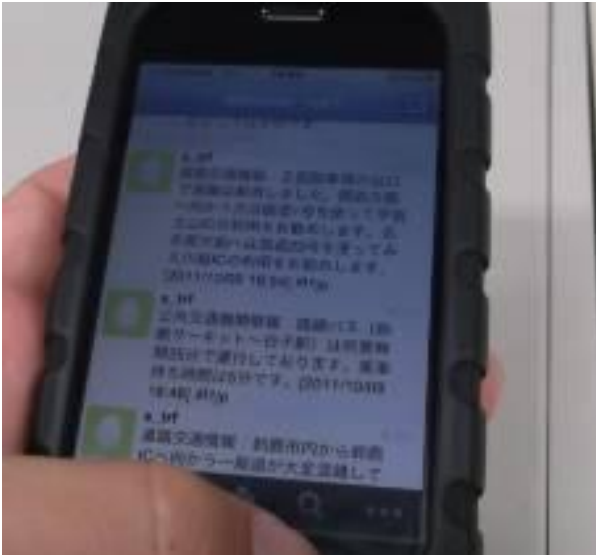
- ◆ 携帯端末で渋滞発生時刻や箇所、鉄道、バス等の交通情報を発信
- ◆ リアルタイム情報により観戦者の来場・帰宅を支援



【ツイッター画面】



【ツイッター】



3. 社会実験の評価

—交通円滑化施策の評価—

3-1. 交通円滑化の目標の達成度

3-1. 交通円滑化の目標の達成度

- ◆ 鈴鹿周辺の渋滞解消時間は、5時間程度と目標を達成
- ◆ 公共交通機関分担は、概ね3割を維持
- ◆ 鈴鹿ICへの交通集中分散は、過年度と同レベルを維持

項目	目標		2006 (参考)	達成状況			
				2009	2010	2011	2012
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
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%
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%	27%
		終日	21%	22%	22%	22%	23%
	IC利用時間の分散 (均等利用) 50%		—	27%	43%	43%	47%

※レース終了後8時間

3-1. (1) 鈴鹿周辺の渋滞解消時間

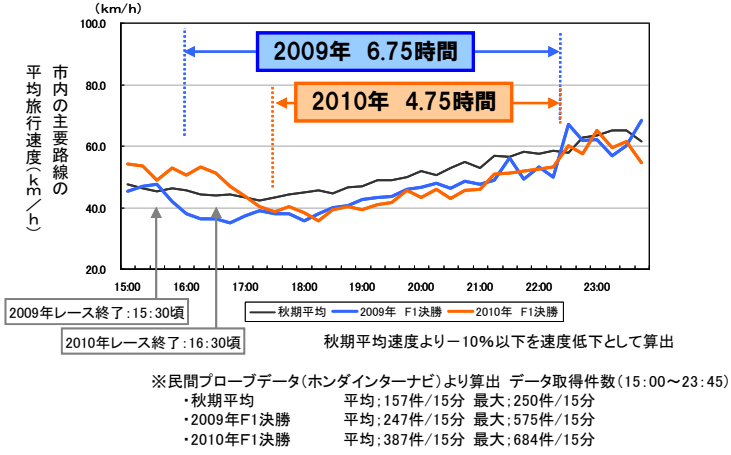
■ 鈴鹿市内の主要路線の速度低下を分析(通常日曜日と決勝日を比較)
 → 通常日曜日の平均速度より低下した時間は約5時間と目標を達成

【市内全体の速度低下時間の評価】

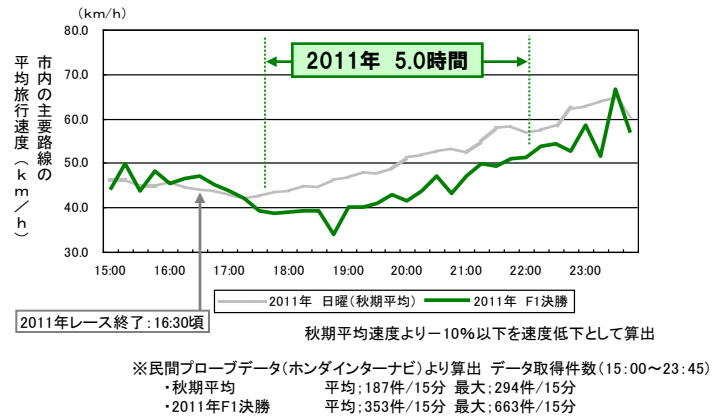
鈴鹿市内全道路を対象に、F1開催日と秋期(9~11月)日曜の平均速度を比較、速度低下発生(渋滞)時間帯を算出し評価

	2009	2010	2011	2012
市内の速度低下時間(時間)	約7時間	約5時間	約5時間	約5時間

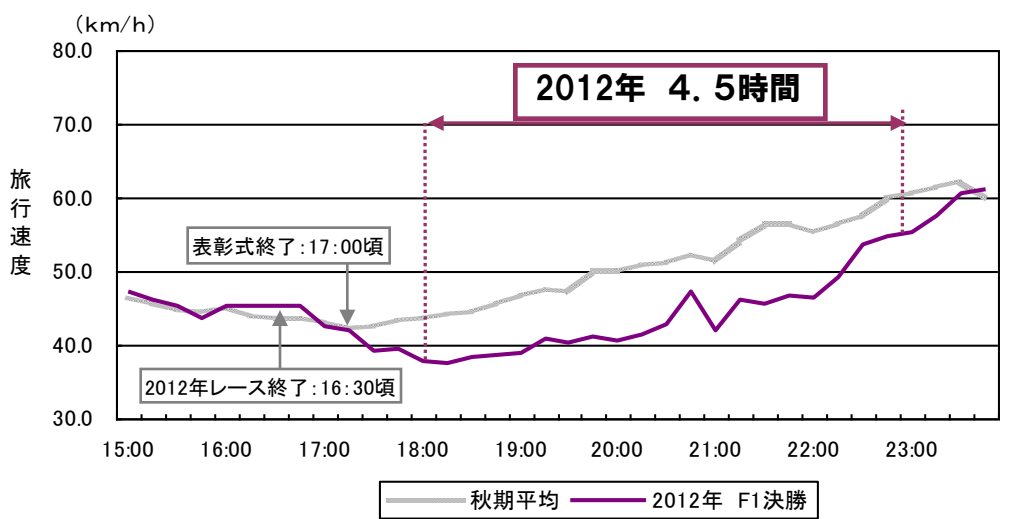
<2009年、2010年開催時>



<2011年開催時>



<2012年開催時>



秋期平均速度(2009年・2010年・2011年・9~11月の日曜と2012年9月の日曜平均)より-10%以下を速度低下として算出

※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:244件/15分 最大:390件/15分
 ・2012年F1決勝 平均:1217件/15分 最大:2123件/15分



3-1. (2) 公共交通機関分担

■公共交通機関の利用率を分析(鉄道駅利用者数/観戦者数)

→昨年同様の3割を維持

→白子駅までシャトルを利用してアクセスが定着(47%; 徒歩0%)

【公共交通機関分担割合】

(人)3日間

		2011年	2012年
来場者数		199,000	208,000
鉄道	近鉄 白子駅	(33,309)	(34,431)
	近鉄 平田町駅	(3,631)	(3,809)
	伊勢鉄 サーキット稲生駅	(19,038)	(19,878)
	鉄道計	55,978	58,118
高速バス(名古屋)		912	1,040

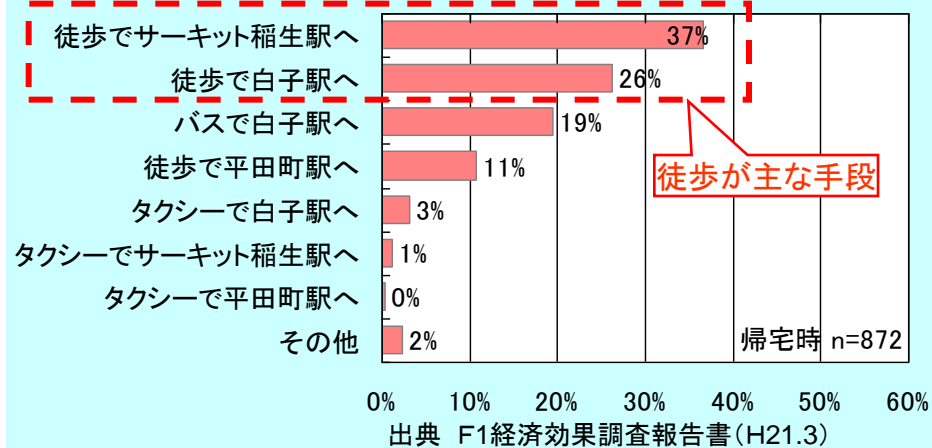
約3割

約3割

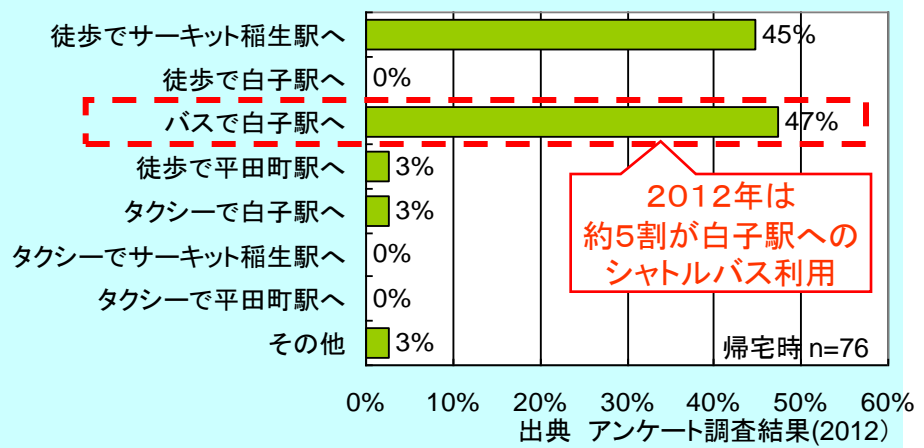
出典 関係機関データ

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】



【[2012年調査] 駅へのアクセス手段】

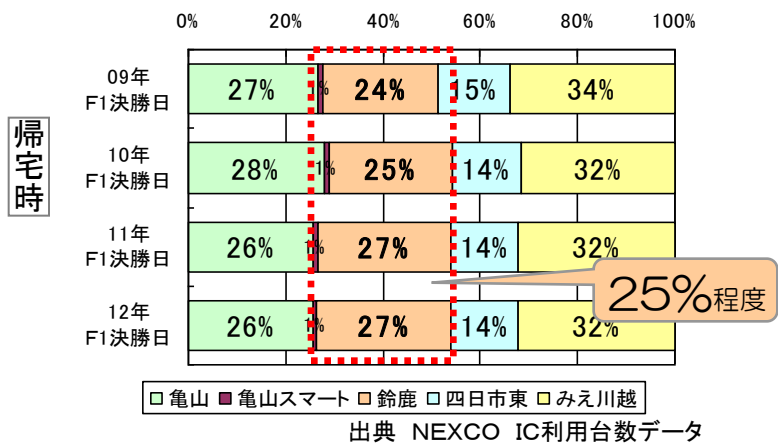


2012年は約5割が白子駅へのシャトルバス利用

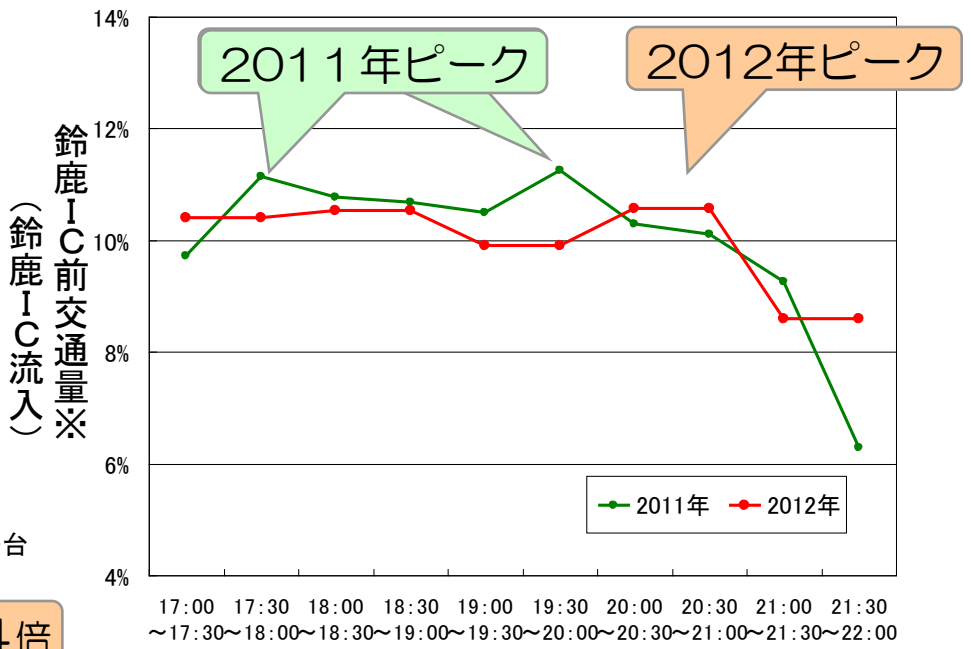
3-1. (3) 鈴鹿IC利用割合

- 決勝日夕方(8時間)の周辺高速インターチェンジ(IC)の利用台数の割合を比較
 - 鈴鹿ICの利用は約3割と、これまでの割合を維持
- 鈴鹿ICの時間帯別の利用台数推移を昨年と比較(時間分散を分析)
 - 鈴鹿ICのピーク時間が昨年に比べ遅い時間に、分散化の傾向

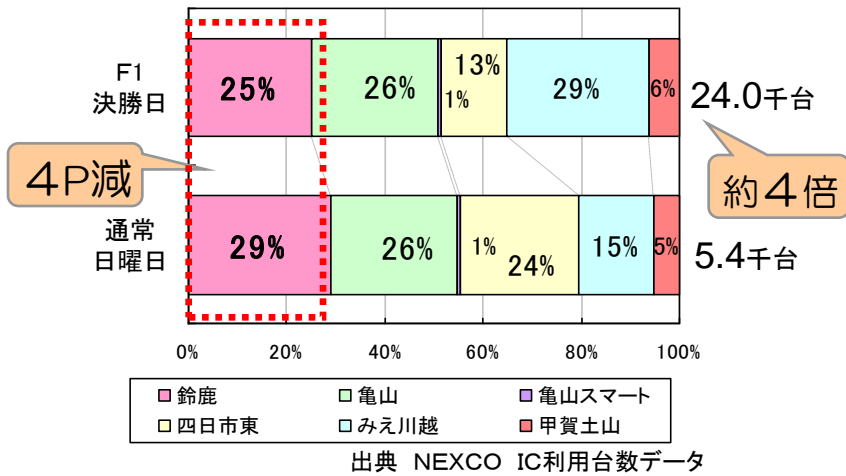
【鈴鹿市周辺主要高速ICの利用交通量割合】



【時間帯別の鈴鹿IC利用(30分交通量/総利用交通量)】



【主要高速ICの通常日曜と決勝日の交通量割合】



※レース終了後5時間に鈴鹿ICに流入した総交通量に対する各時間帯における流入交通量の割合

出典 2011年交通量調査結果/2012年NEXCOデータ

3-2. 施策の評価（定量データ）

3-2. 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	2012年	評価
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%	28%	○
	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	平均17分	○
	③ 名古屋行き高速バスの運行	バス利用者数	448人	366人	912人	1040人	○
	④ 近郊都市駅前パーク&レールライドの実施	駐車場利用者数	4,700台	4,406台	3,567台	4,452台	○
自動車交通	⑦ 高速・国道 情報板・路側ラジオ	鈴鹿IC利用率	24%	25%	27%	27%	○
	⑧ コンビニ等での推奨ルートチラシ配布	-	-	-	-	-	利用者満足度で評価
	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
	⑬ ツイッターによる周辺情報の提供	-	-	-	-	-	

(1) 公共交通機関関連施策の評価

3-2. (1) ①公共交通の定時運行、臨時便等増便(鉄道、バス) ②白子駅シャトルバスルート(専用ルート区間)の設定

- ◆公共交通機関(鉄道)の利用率は約3割(2011年同等、施策実施前約2.5割)
- ◆鈴鹿サーキットー近鉄白子駅のシャトルバスの利用率は約7割(2011年同等、施策前約5.5割)
- ◆近鉄白子駅シャトルバス所要時間は、例年と同等(午前平均:約15分、午後平均:約20分)

◇公共交通利用は約3割

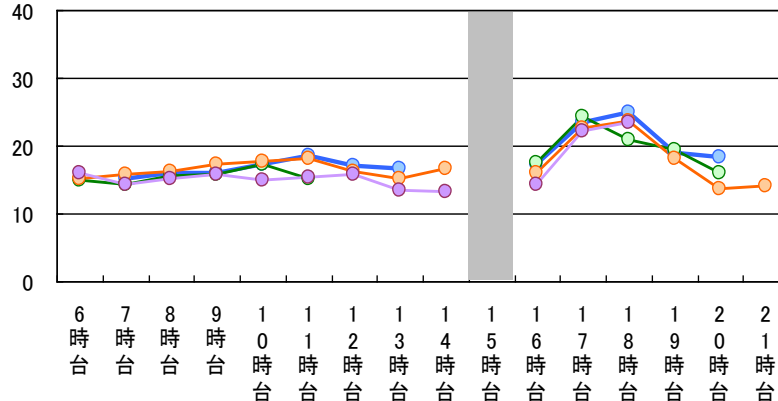
(人)3日間

		2006年	2011年	2012年
来場者数			199,000	208,000
鉄道	近鉄白子駅		(33,309)	(34,431)
	近鉄平田町駅		(3,631)	(3,809)
	伊勢鉄 キット福生駅	約2.5割	(19,038)	(19,878)
	鉄道計		55,978	58,118
高速バス(名古屋)			912	1,040

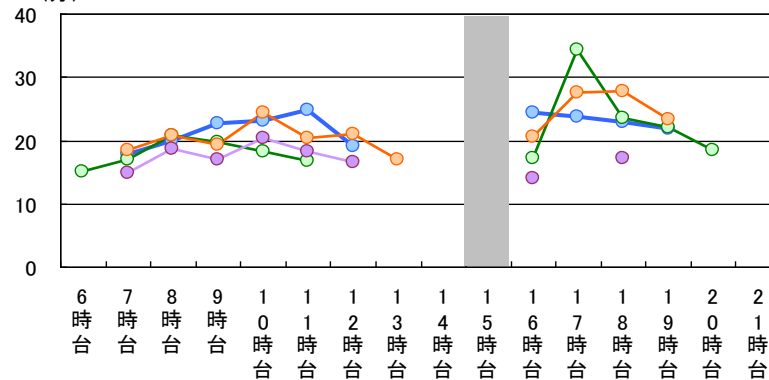
出典 関係機関データ

◇例年同等レベルの所要時間(観客輸送時)

<乗車運行時>
(分)



<回送運行時>
(分)



● 2009年 ● 2010年 ● 2011年 ● 2012年

※1)GPSデータ

※2)2012年13・17・19・20時は欠測

◇シャトルバス利用率は7割(利用者数は増加)

(人)3日間

	2011年	2012年
近鉄白子駅	60,648	68,667
駅シャトル利用者数	43,117	47,267

出典 関係機関データ

3-2. (1)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&レールライドの実施

- ◆高速バス利用者が2011年比1割増加(名古屋～鈴鹿サーキット)
- ◆四日市駅前駐車場(くすのき、JA四日市)で利用者翌週比増加(2割程度)

◇前回に比べ高速バスの利用者数が増加

(人)3日間

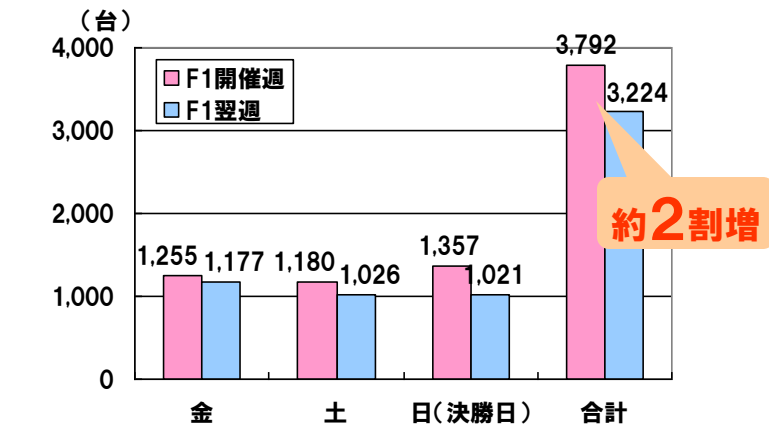
	2011年	2012年	増減
利用者数(人)	3,270	3,711	約1割増
投入台数(台)	88	98	約1割増

出典 三重交通データ

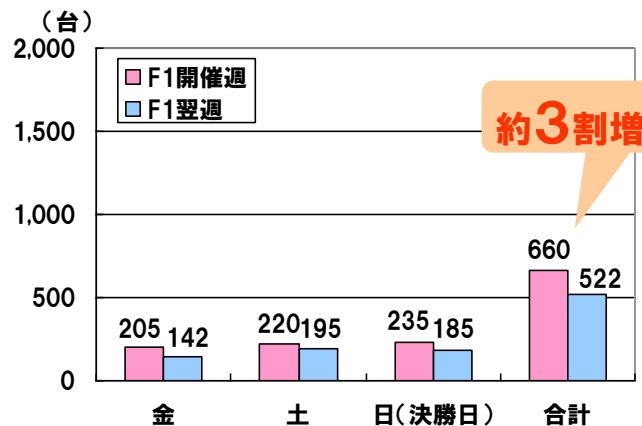


◇四日市駅前駐車場の利用は通常時の2割増

<四日市くすのき>



<JA四日市>



出典 施設管理者データ

(2) 自動車関連施策の評価

3-2. (2)⑦⑧⑨⑩ 各種案内施策

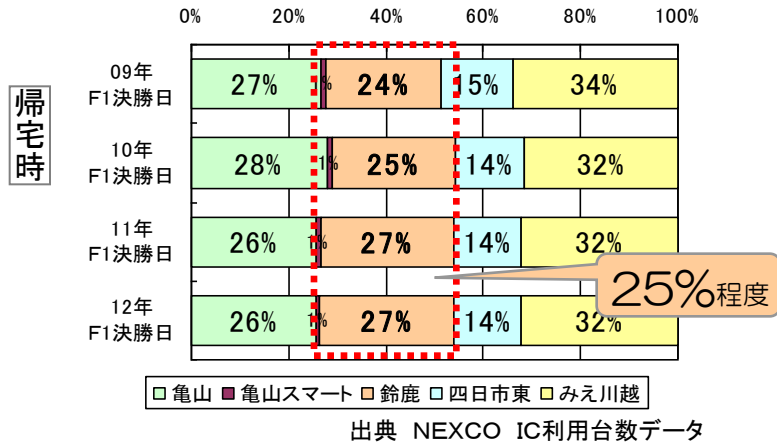
◆ 鈴鹿ICの利用割合は過年度同様の約25%、通常時に比べ4ポイント減少

◆ 来場時の交通はみえ川越ICや亀山ICに分散傾向、帰宅時は概ね同等

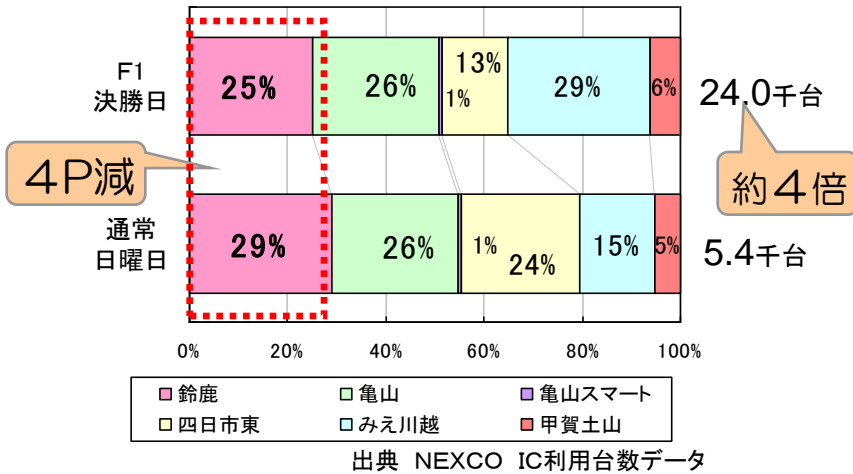
◇ 鈴鹿IC利用は過年度同等、通常時より減

◇ 来場時の交通は分散傾向、帰宅時の交通はほぼ同等

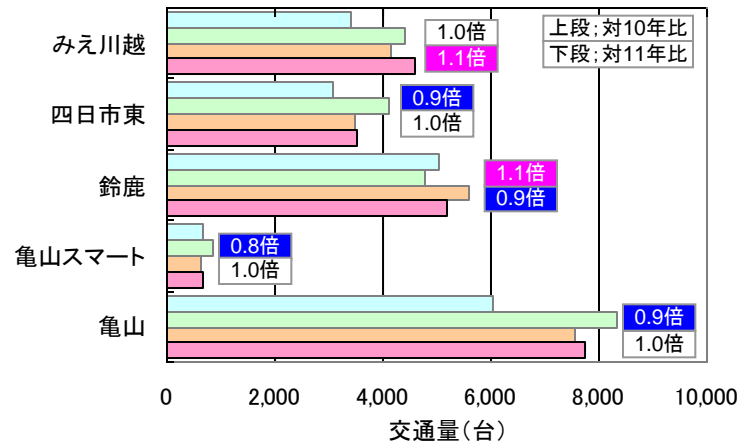
【鈴鹿市周辺主要高速ICの利用交通量割合】



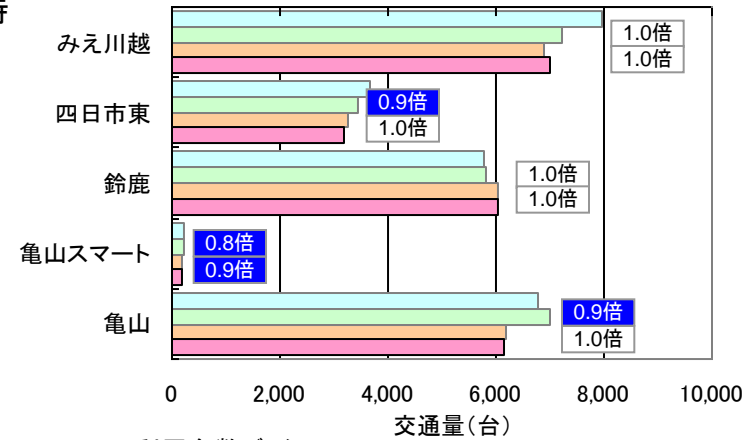
【主要高速ICの通常日曜と決勝日の交通量割合】



来場時



帰宅時



出典 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 11年決勝日H23.10.9 12年決勝日H24.10.7
 行き 09:0時~13時台/10,11,12:1時~14時台
 帰り 09:14時~22時台/10,11,12:15時~23時台

(3) 共通施策の評価

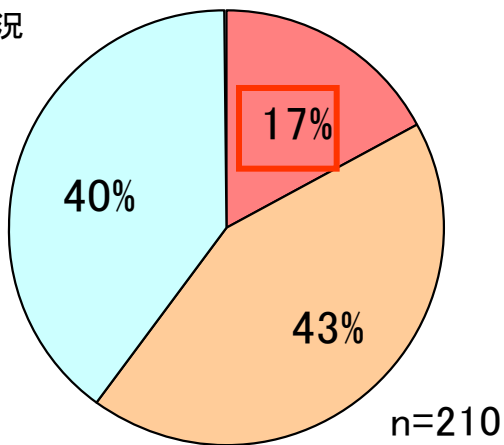
3-2. (3)⑬ ツイッターによる周辺情報の提供

◆2012年ツイッター利用者数は最大約1.7万人(決勝日来場者数約10.2万人・利用割合約17%より算定)

◆F1GP開催時の各日終了後にフォロワーが増加傾向

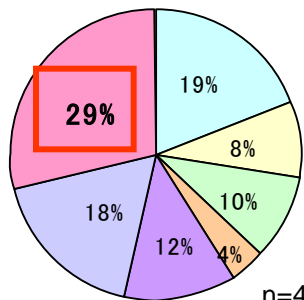
【ツイッター利用状況】

◇利用状況



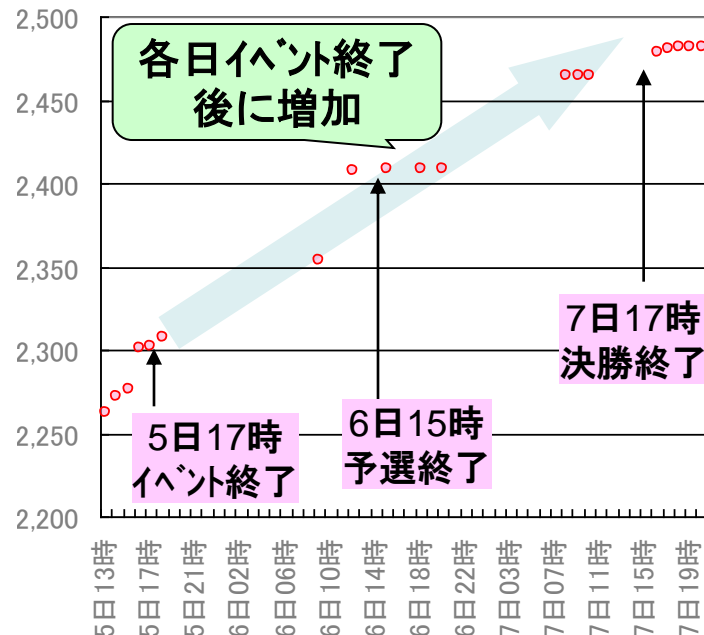
- 利用した
- 知っていたが利用しなかった
- 知らなかった

◇移動中の情報収集手段



- カーナビ
- ハイウェアラジオ
- 高速道路情報板
- 案内標識、案内看板
- FM放送
- 携帯サイト
- ツイッター

【フォロワー数の推移】



【利用者意見】

Twitter普及にさらに
尽力して欲しい



3-3. 施策の評価（利用者満足度）

3-3. 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)

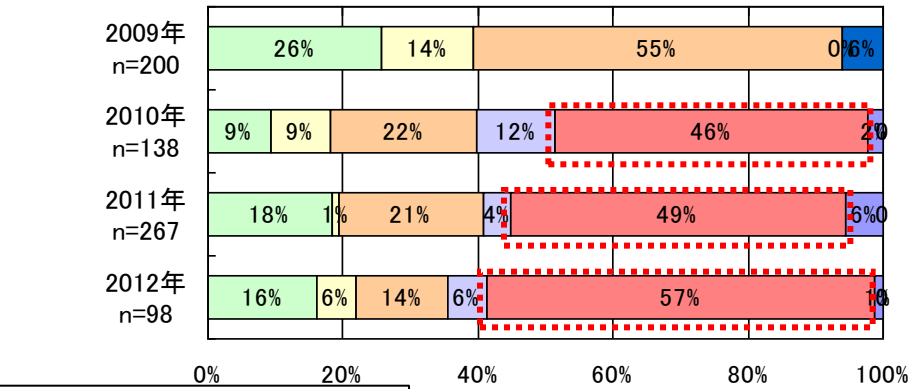
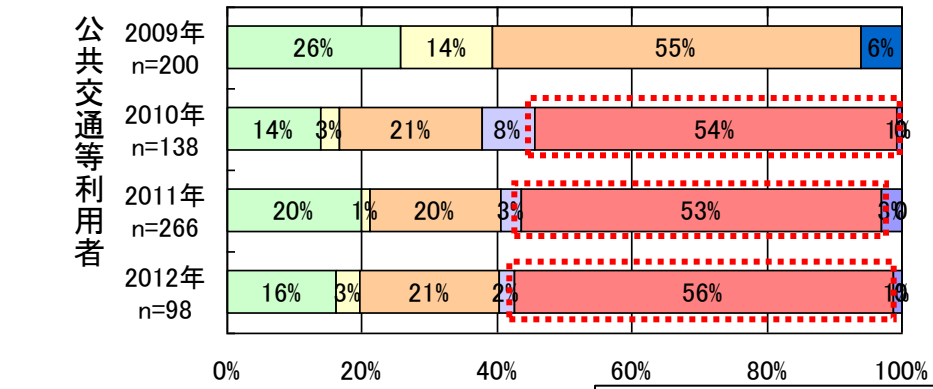
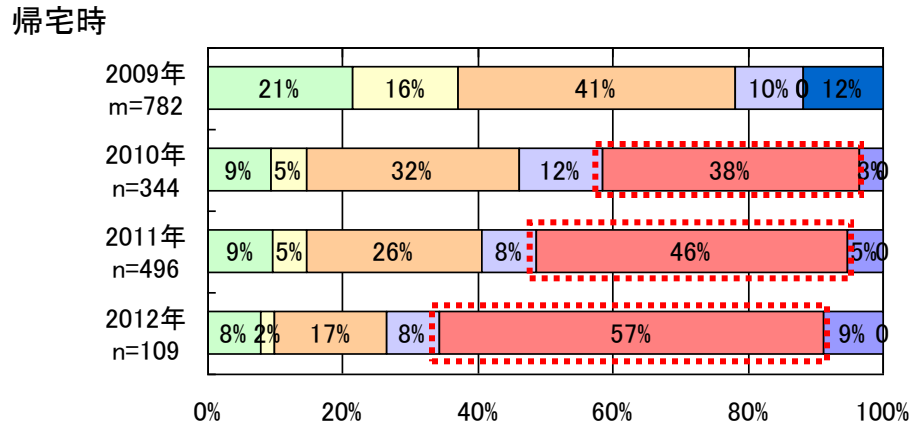
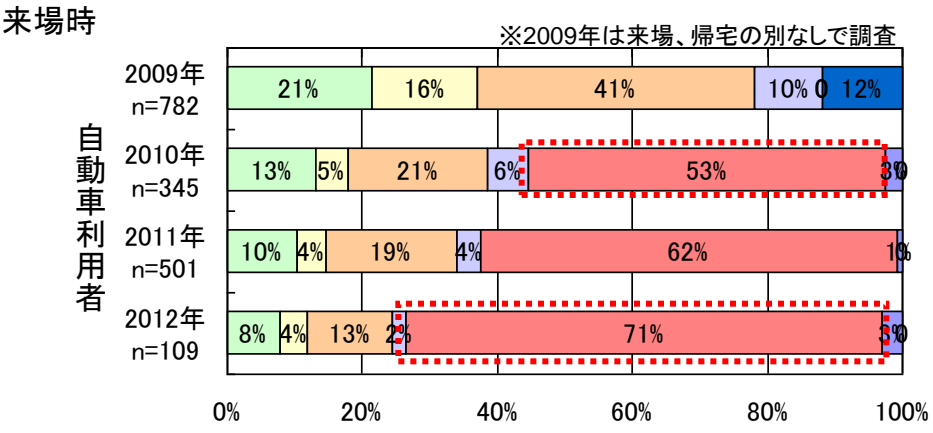
	施策	前回交通状況との比較				施策に対する満足度(大変よいの割合)					評価
		2009年	2010年	2011年	2012年	2009年	2010年	2011年	2012年	経年	
公共交通機関	① 公共交通の定時運行、臨時便等増便(鉄道、バス)	前回開催時より渋滞・混雑が減少と実感 :55%	前回と同様にスムーズに移動できたと実感 :46%	前回と同様にスムーズに移動できたと実感 :49%	前回と同様にスムーズに移動できたと実感 :57%	-	28% (93%)	36% (90%)	2% (90%)	維持	○
	② 白子駅シャトルバスルート(専用ルート区間)の設定					-	33% (94%)	47% (93%)	54% (99%)	向上	○
	④ 近郊都市駅前パーク&バスライドの実施					-	17% (89%)	18% (91%)	22% (94%)	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 :41%	前回と同様にスムーズに移動できたと実感 :38%	前回と同様にスムーズに移動できたと実感 :46%	前回と同様にスムーズに移動できたと実感 :57%	-	23% (81%)	32% (87%)	38% (86%)	向上	○
	⑦ 高速 情報板・路側ラジオ					10% (90%)	16% (94%)	16% (96%)	20% (98%)	向上	○
	国道 情報板					10% (90%)	13% (94%)	15% (95%)	21% (94%)		
⑨ FMラジオによる駐車場案内・渋滞情報提供	-	21% (93%)	24% (95%)	23% (94%)	維持	○					
共通	⑪ 協議会HPの設置	同上	同上	同上	同上	26% (98%)	21% (94%)	25% (98%)	29% (99%)	向上	○
	⑬ ツイッターによる周辺情報の提供	-	-			-	-	24% (96%)	28% (97%)	向上	○

※(カッコ)内は「大変良い」「良い」の合計

3-3. (1)交通状況の評価(前回との比較)

◆自動車利用、来場時・帰宅時ともに「前回と同様にスムーズに移動」が増加傾向

◆公共交通利用、帰宅時の「前回と同様にスムーズに移動」が増加傾向



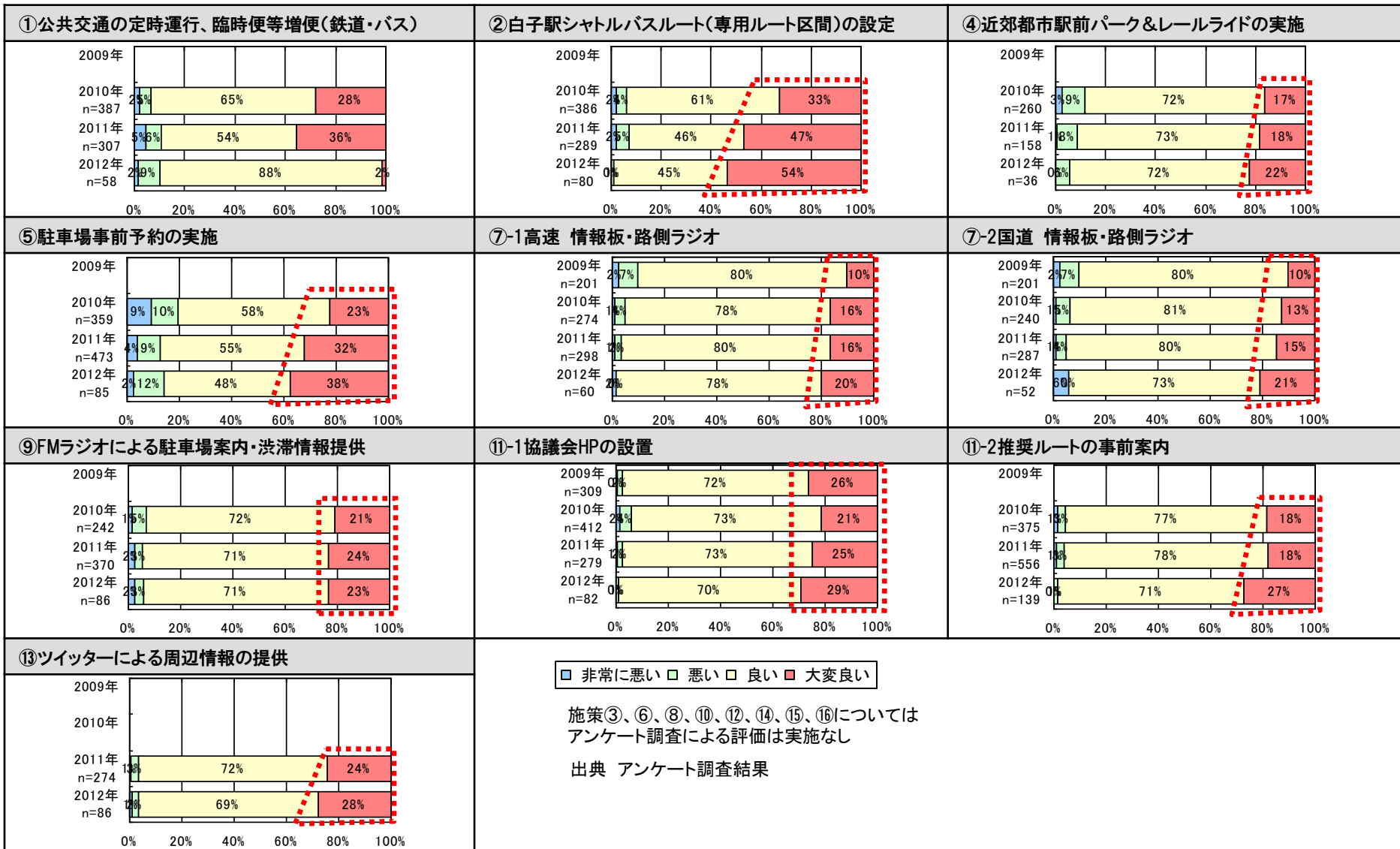
- 事前の情報提供で、スムーズに移動できた(共通項目)
- 移動中の情報提供で、スムーズに移動できた(共通項目)
- 渋滞や混雑が減った(共通項目)
- 渋滞や混雑が増えた(共通項目)
- 前回と同様に、スムーズに移動できた(2010年、2011年調査)
- 前回と同様に、スムーズに移動できなかった(2010年、2011年調査)
- 過去に来場した時と特に変わらなかった(2009年調査)

出典 アンケート調査結果

3-3. (2)実施施策の評価

◆継続している施策は「大変良い」が増加傾向にあり、観戦者に施策が浸透

◆ツイッターによる周辺情報の提供は「大変良い」が増加し約30%



4. 今後に向けて

4. 今後に向けて

〔アンケート自由意見から抽出〕

□公共交通利便性の向上

- 近鉄白子駅⇔鈴鹿サーキットのシャトルバスは大変よい。特に決勝日は、あれだけの入場者数が居ながら、あまり待ち時間は感じられなかった。
- 金曜日のシャトルバス終了時刻をもっと遅くして欲しい。バスに乗れなかったタクシー利用者が多くいた。
- 近鉄白子駅以外の駅(津など)からもバスを出して欲しい。

□情報提供について

- とても有意義な情報が豊富で、楽しく参考になり、興味を持っている。
- Twitter普及にさらに尽力して欲しい。

□徒歩や自転車について

- 白子駅～サーキット間に歩道未設置区間では、歩行者や自転車が民家の壁と自動車の狭い間を通行していた。歩道を整備して欲しい。
- 徒歩で駅に向かう案内表示が欲しい。(特に外国人に対応したもの)
- 平田町駅～鈴鹿サーキット間でもレンタル自転車を実施してはどうか。