資料4

SUZUKA21
鈴鹿F1日本グランプリ
地域活性化協議会

http://suzuka21.com/

環境整備部会資料

131218

鈴鹿Ｆ１日本グランプリ地域活性化協議会　環境整備部会

目　次

1　三重河川国道事務所・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　1

2　近畿日本鉄道・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　14

3　伊勢鉄道・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　15

4　三重交通・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　17

5　中日本高速道路・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　18

6　三重県・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　24

7　鈴鹿サーキット・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　25

8　鈴鹿市中央消防署・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　28

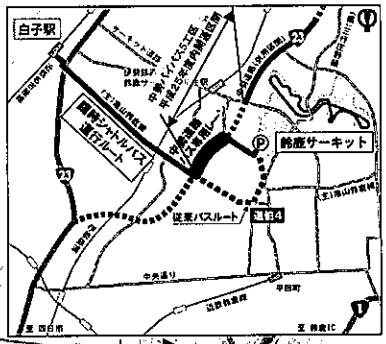
9　鈴鹿市・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　31

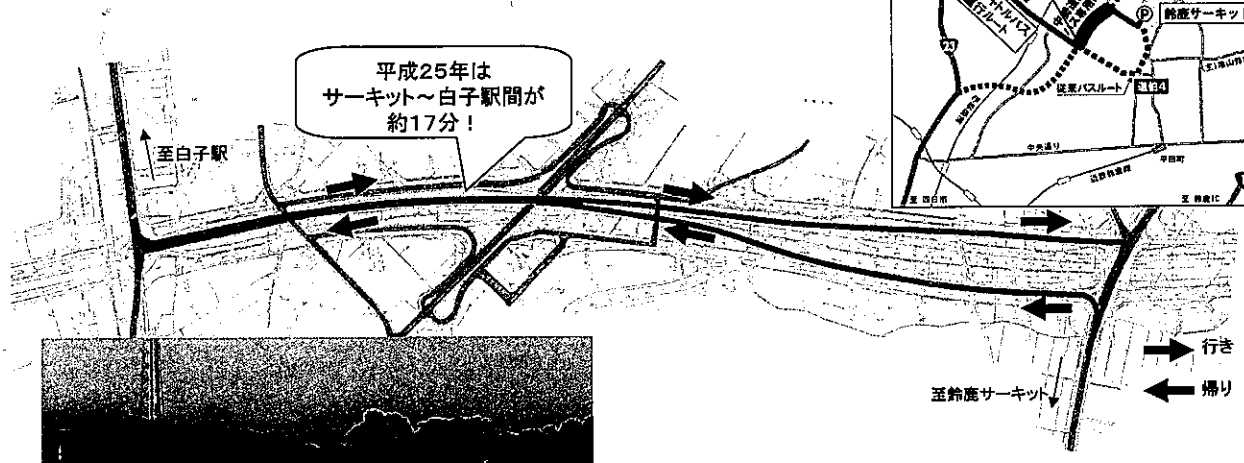
鈴鹿F1日本グランプリ交通円滑化
2013年度の取り組み

国土交通省　三重河川国道事務所

中勢BP5工区を活用したシャトルバスレーンの運行支援

○平成25年度内開通予定の　**中勢バイパス5工区**（鈴鹿市野町～稲生町）
　をシャトルバスの専用レーンとして活用
○来年度以降は協力形態を関係機関と調整





今年はアスファルト舗装まで完成した状態でレーン提供

		2006年		2013年	
近鉄白子駅乗降客数	行き	48千人		31千人	
	帰り			32千人	
駅シャトル利用者数	行き	30千人	約6割	20千人	約65%
	帰り			20千人	約63%
最大所要時間		約50分		約17分	

鈴鹿地区F1日本グランプリ交通円滑化検討
AcPro(アクプロ)について

三重河川国道事務所

1

〈目　次〉

1. AcPro(アクプロ)の概要
2. AcPro(アクプロ)の認知について
3. AcPro(アクプロ)の利用(情報収集)について
4. AcPro(アクプロ)情報による行動変化について
5. AcPro(アクプロ)の評価について
6. AcPro(アクプロ)サポーターの利用状況について
7. 今後の課題

2

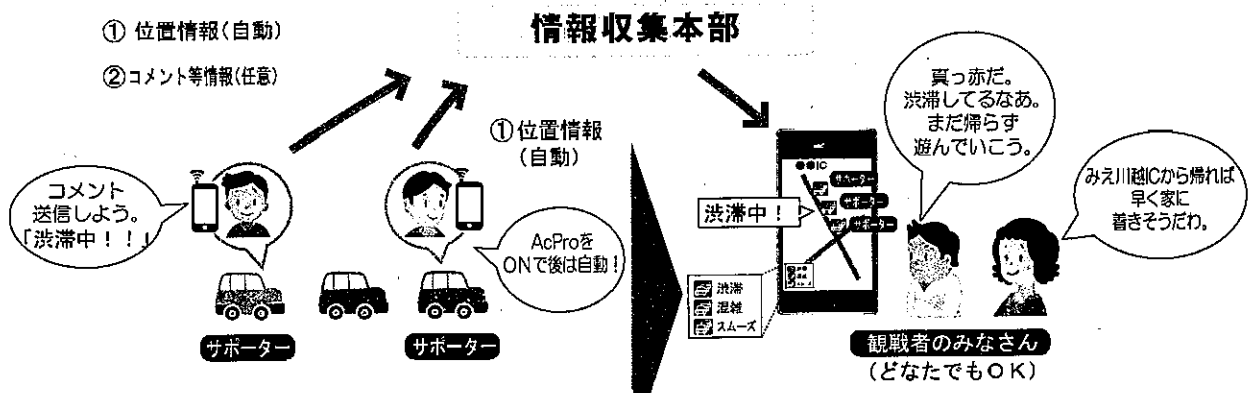
1. AcPro(アクプロ)の概要

3

1－1. AcPro(アクプロ)の概要

■情報入手は、専用アプリケーションを開発し配布(座標自動送信→速度設定)
■情報提供は、WEBサイトによる情報提供

情報の流れイメージ



サポーター（実稼働数：１７８名）

①位置情報提供機能
②データ（コメント、写真）送信機能
〈仕様〉
・スマートフォン（ＧＰＳ機能有）
・Android ver4.0以上対応アプリ
・位置情報：座標データ30秒で自動更新
・コメント・写真データ送信は手動

情報閲覧者（約１，４００名）

①情報提供者の位置情報（速度：着色）
②コメント、写真情報提供
③その他表示（ツイッター等）
〈仕様〉
・スマートフォン(GPS機能有)
・WEBページ　google対応

4

2. AcPro(アクプロ)の認知について

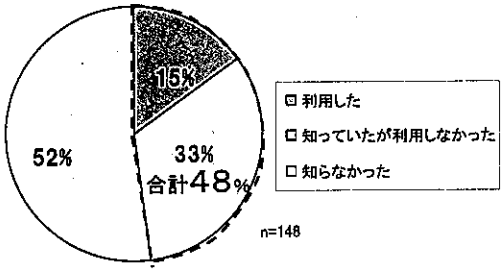
5

2－1. 認知と認知したツールについて

■AcPro(アクプロ)の認知度は約5割、鈴鹿サーキットHPから認知が多い

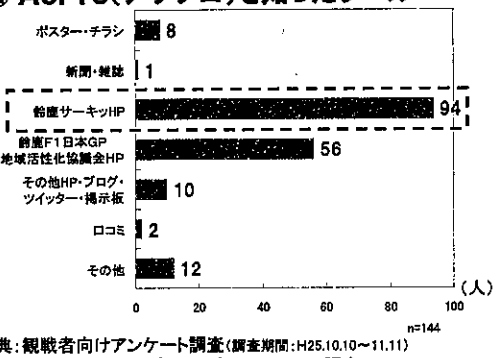
■QRコードをチラシ配布、HPに表示し、決勝日に約300、17時台に100アクセス全体の約3分の1

① AcPro(アクプロ)の認知度



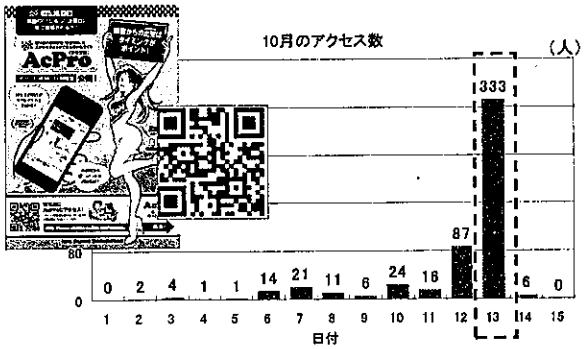
出典:観戦者向けアンケート調査(調査期間:H25.10.10～11.11)

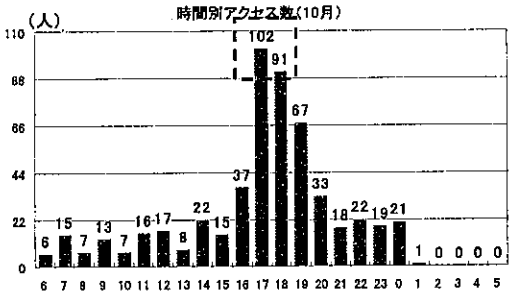
② AcPro(アクプロ)を知ったツール



出典:観戦者向けアンケート調査(調査期間:H25.10.10～11.11)
およびAcProサポーター向けアンケート調査(調査期間H25.10.18～11.18)

③ QRコードからのアクセス数





出典:QRコードアクセス数

6

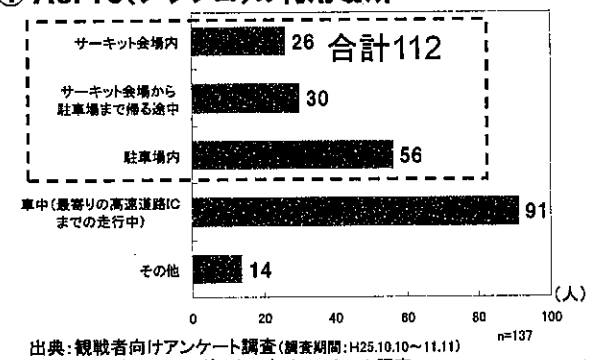
3. AcPro（アクプロ）の利用（情報収集）について

7

3－1. 閲覧した場所と時間について

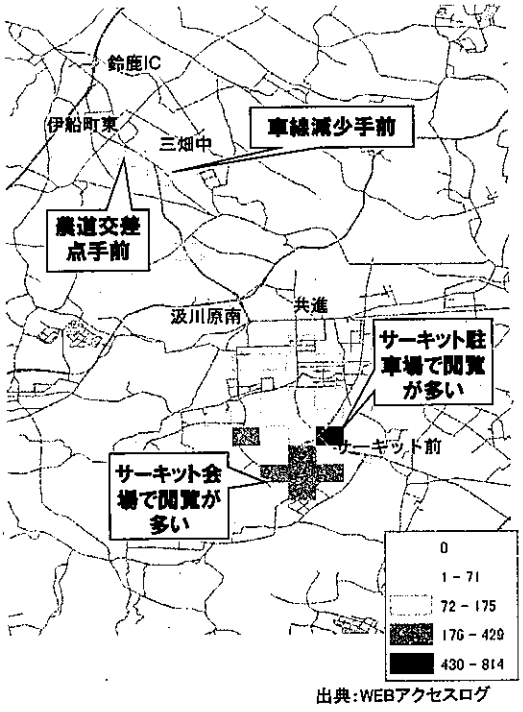
■会場内、駐車場内等での閲覧が多く、車内では各渋滞ポイントでの閲覧が多い
■アクセス時間は、レース終了から1時間後に約900アクセスを3時間程度維持

① AcPro（アクプロ）の利用場所



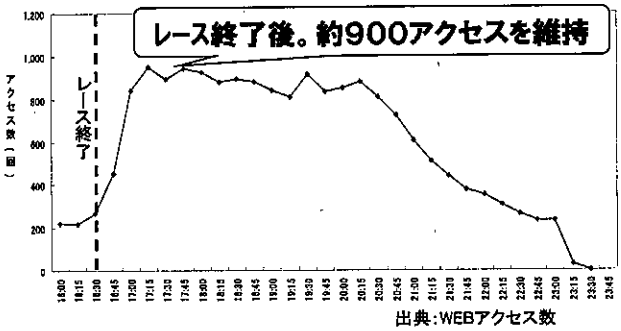
出典：観戦者向けアンケート調査（調査期間：H25.10.10～11.11）
およびAcProサポーター向けアンケート調査（調査期間H25.10.18～11.18）

② 閲覧位置別アクセス数



出典：WEBアクセスログ

③ 時間帯別アクセス数



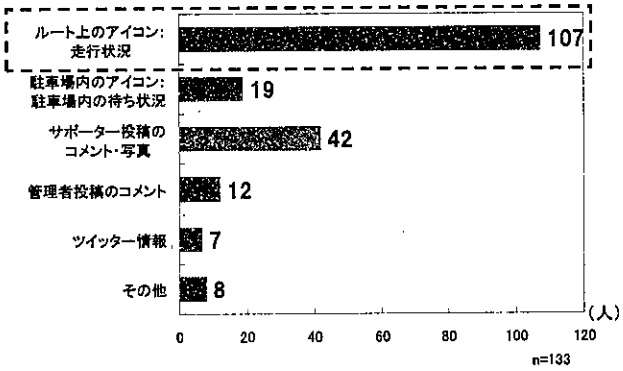
出典：WEBアクセス数

8

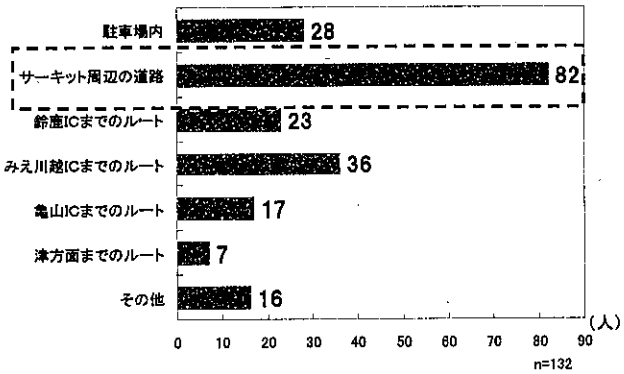
3－2. 閲覧内容について

■ルート上の走行状況の閲覧が多数、次いで投稿コメントを閲覧
■サーキット周辺の道路の閲覧が多く、次いで「みえ川越IC」までが多い

① AcPro(アクプロ)の閲覧情報項目



②AcPro(アクプロ)の閲覧対象エリア



出典：観戦者向けアンケート調査（調査期間：H25.10.10～11.11）
およびAcProサポーター向けアンケート調査（調査期間H25.10.18～11.18）

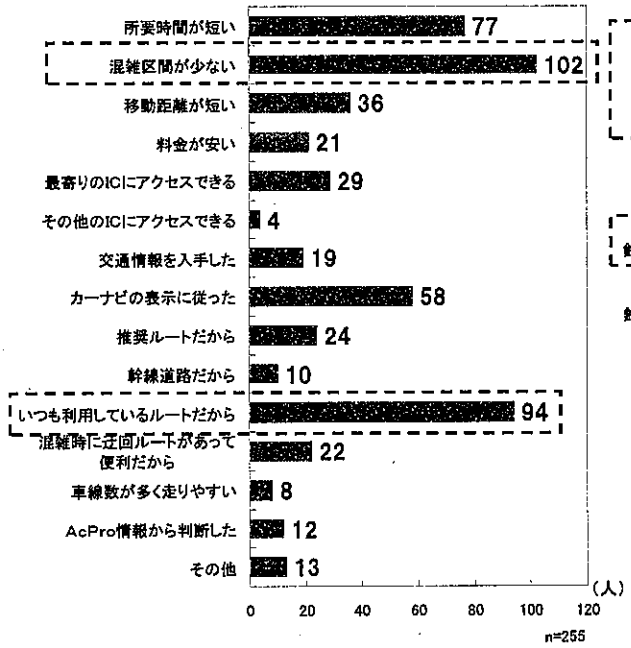
4. AcPro(アクプロ)情報による行動変化について

4－1. 経路選択理由について

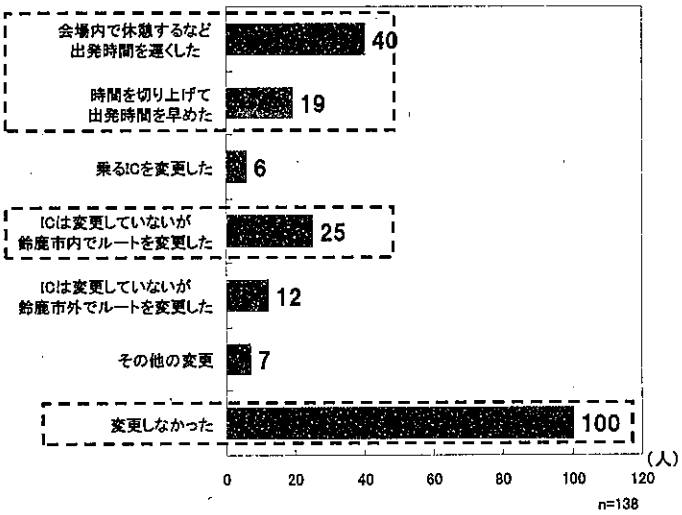
■経路選択は、「いつも利用」「混雑が少ない」が多く、「所要時間の短縮」「カーナビ」で経路を選択している。

■「変更なし」が多いが、変更した際の内容は「時間分散」と「市内のルート変更」が多い。

① 経路選択の理由



② AcPro(アクプロ)による行動変化の有無



出典：観戦者向けアンケート調査(調査期間：H25.10.10～11.11)
およびAcProサポーター向けアンケート調査(調査期間H25.10.18～11.18)

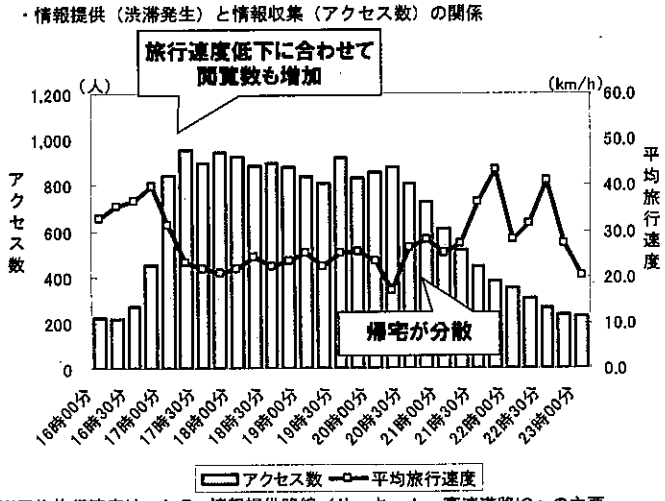
4－2. 会場出発時間の変更について

■鈴鹿サーキット周辺における旅行速度の低下に合わせてAcProアクセスも増加

■AcPro利用した観戦者は、速度低下が発生する17時台より後に出発する割合が高い

① WEBアクセスと渋滞発生(旅行速度)

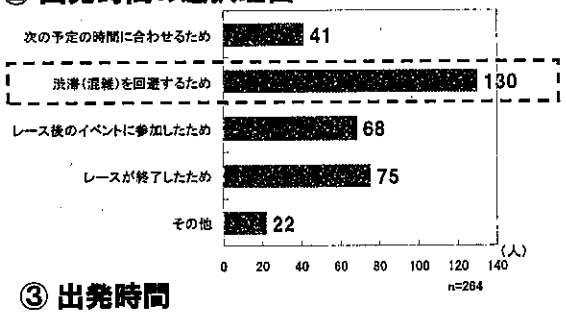
・情報提供（渋滞発生）と情報収集（アクセス数）の関係



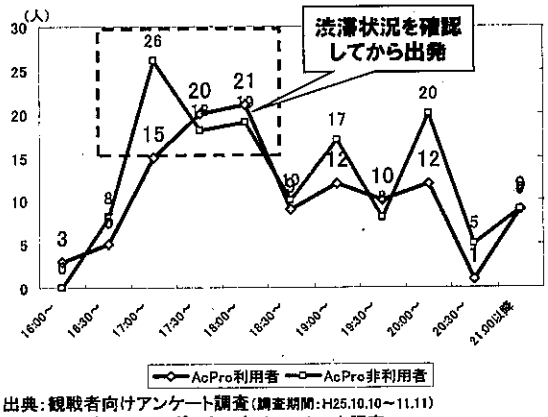
※平均旅行速度は、AcPro情報提供路線（サーキット～高速道路ICへの主要ルート）における、AcProサポーターからアプリを介して得られた全ての位置情報をもとに算出

出典：WEBアクセスログ
サポーター速度ログ

② 出発時間の選択理由



③ 出発時間



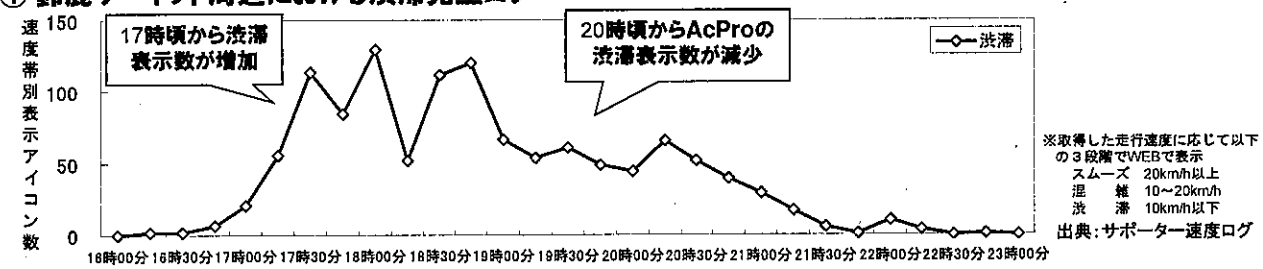
出典：観戦者向けアンケート調査(調査期間：H25.10.10～11.11)
およびAcProサポーター向けアンケート調査(調査期間H25.10.18～11.18)

4－3. 帰宅時間の分散について

■AcProの表示情報は17時ごろから、「渋滞」表示が増加

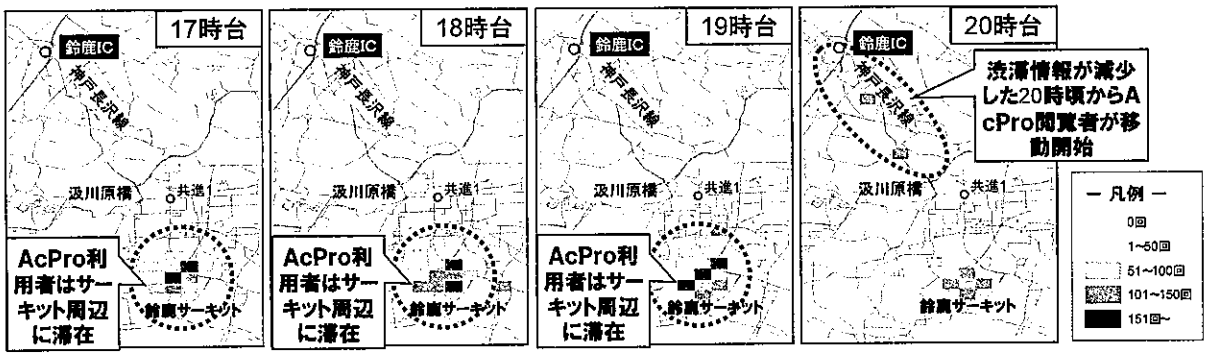
■AcPro利用者は渋滞が緩和するまで鈴鹿サーキット周辺に滞在し、渋滞緩和後に出発

① 鈴鹿サーキット周辺における渋滞発生ログ



② 時間帯別AcPro閲覧者の位置

AcPro利用者は、渋滞が発生している時間帯はサーキット内にとどまり、渋滞が緩和し始めた頃に出発



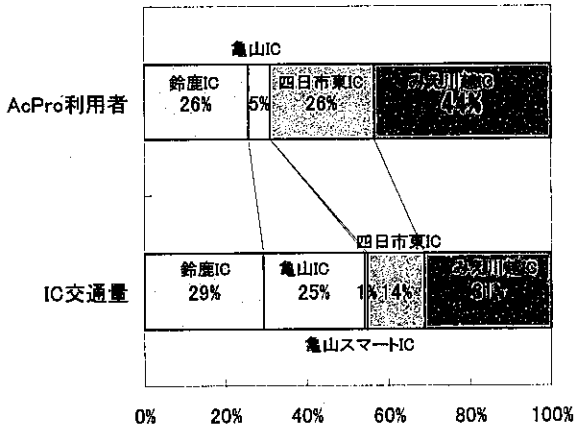
出典：WEBアクセスログ

4－4. ルート変更について

■AcPro利用者は非利用者に比べてみえ川越ICの利用割合が高い。

■事故が発生していた亀山ICの利用割合はICの利用全体に比べて少ない

① 利用IC割合



出典 NEXCO IC利用台数データ
AcProサポーター走行ログ

② AcProの利用例

これまでは鈴鹿サーキット19時頃に出発し鈴鹿ICを利用していたが、今年は18時頃に出発して、一般道からみえ川越ICまで渋滞もなく1時間半で到着することができ、アクプロのおかげで、これまで帰宅途中に立ち寄る事をあきらめていた施設に立ち寄る事ができた。

一般道のみを走行して帰宅する予定であったが、AcProで情報を得た事で、高速道路利用（四日市東IC利用）に変更した。

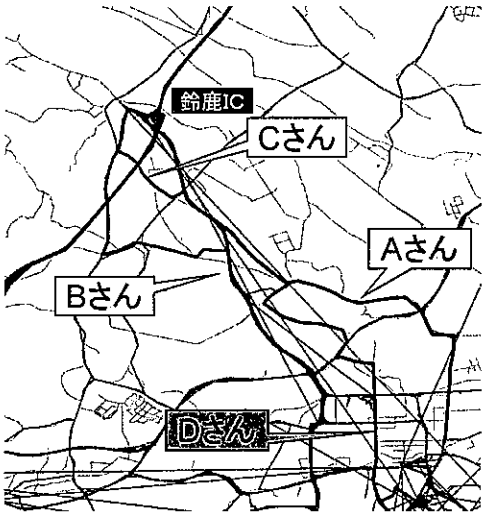
出典：観戦者向けアンケート調査（調査期間：H25.10.10～11.11）
およびAcProサポーター向けアンケート調査（調査期間H25.10.18～11.18）

4－5. ルート変更について

■鈴鹿ICへ向かう際に、迂回して鈴鹿ICへ向かったサポーターが存在

■サーキット会場内および走行途中にAcProから情報を取得してルートを変更

① 鈴鹿IC利用サポーターの主なルート



※迂回は、県道神戸長沢線など鈴鹿ICへの主要なアクセスルートに並行するルートを利用した事を指す

出典： サポーター走行ログ

② 迂回サポーターの行動（サポーターアンケート）

サーキット出発時間 16:40頃
出発時間の理由 渋滞を回避するため等
ルートの選択 交通情報を入手した
AcPro情報から判断した等
AcProから得た情報による行動変更
時間を切り上げて出発した
鈴鹿市内でルートを変更した
その他AcProについて
リアルタイムで現状が確認できて、安心感が出た

サーキット出発時間 19:30頃
出発時間の理由 渋滞を回避するため
ルートの選択 いつも利用しているルート
AcProから得た情報による行動変更
会場内および途中の施設で休憩し出発時間を遅くした
鈴鹿市内でルートを変更した

サーキット出発時間 19:30頃
出発時間の理由 レース後のイベント参加
ルートの選択 （不明）
AcProから得た情報による行動変更
会場内で休憩し出発時間を遅くした

アンケート回答無し

出典：AcProサポーター向けアンケート調査（調査期間H25.10.18～11.18）

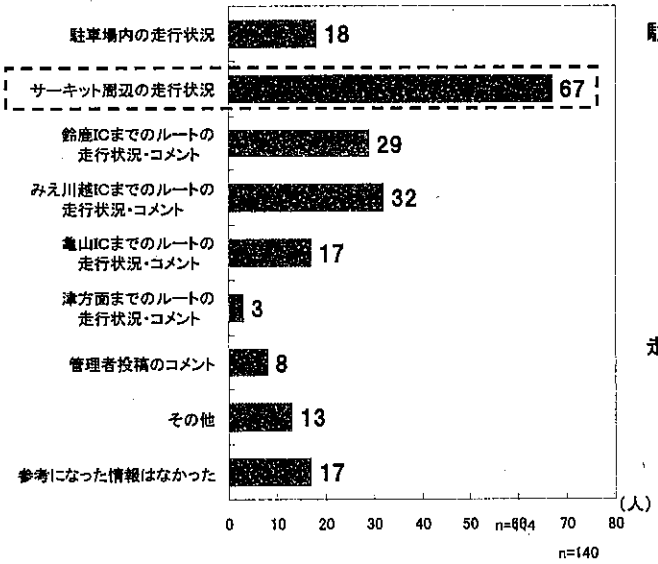
15

5. AcPro（アクプロ）の評価について

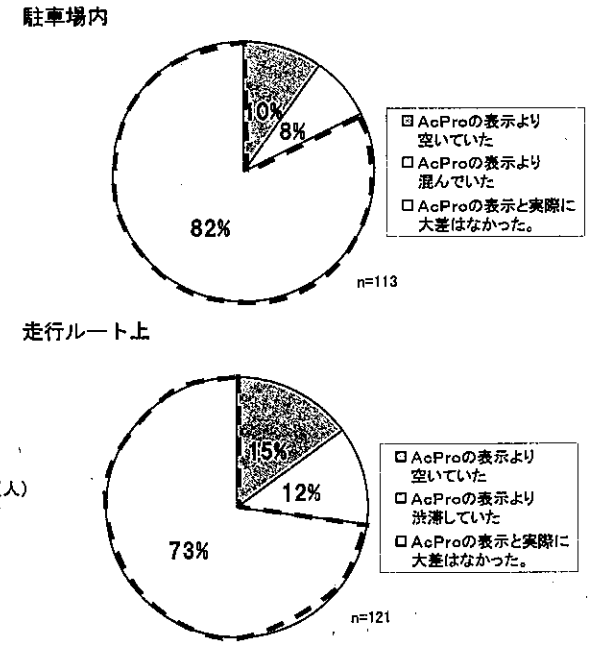
5－1. 情報に関する評価ついて

■利用者は、「サーキット周辺」「みえ川越ICまで」の走行状況を有益な情報と評価
■走行実感と「大差無い」とする意見が7割以上

① AcPro(アクプロ)での有益な情報項目



② AcPro(アクプロ)情報と走行実感の差



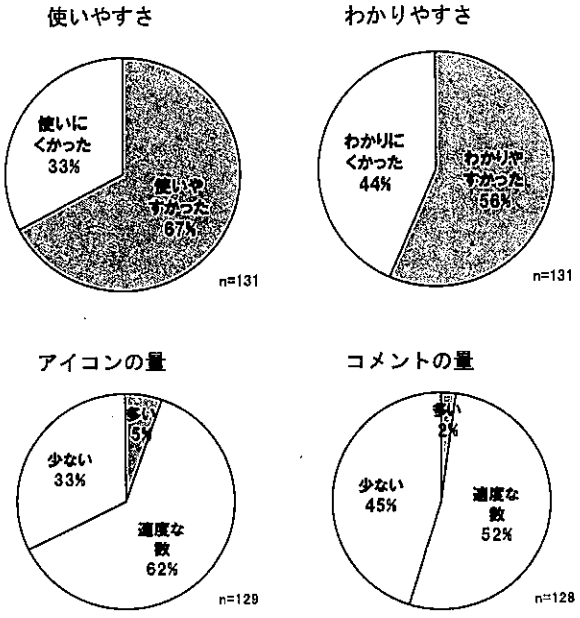
出典：観戦者向けアンケート調査（調査期間：H25.10.10～11.11）
およびAcProサポーター向けアンケート調査（調査期間H25.10.18～11.18）

17

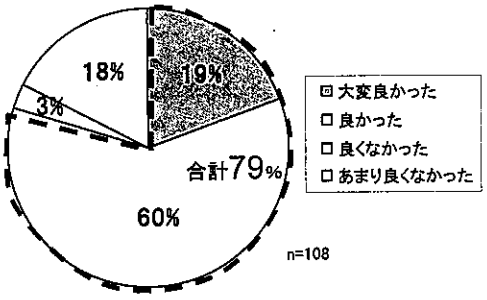
5－2. 情報に関する評価ついて

■使いやすさは、約7割が好評。わかりやすさ6割、情報量は「少ない」とする意見も
■満足度は、約8割が満足傾向の回答。

③ AcPro(アクプロ)での情報量について



④ AcPro(アクプロ)情報の満足度



出典：観戦者向けアンケート調査（調査期間：H25.10.10～11.11）
およびAcProサポーター向けアンケート調査（調査期間H25.10.18～11.18）

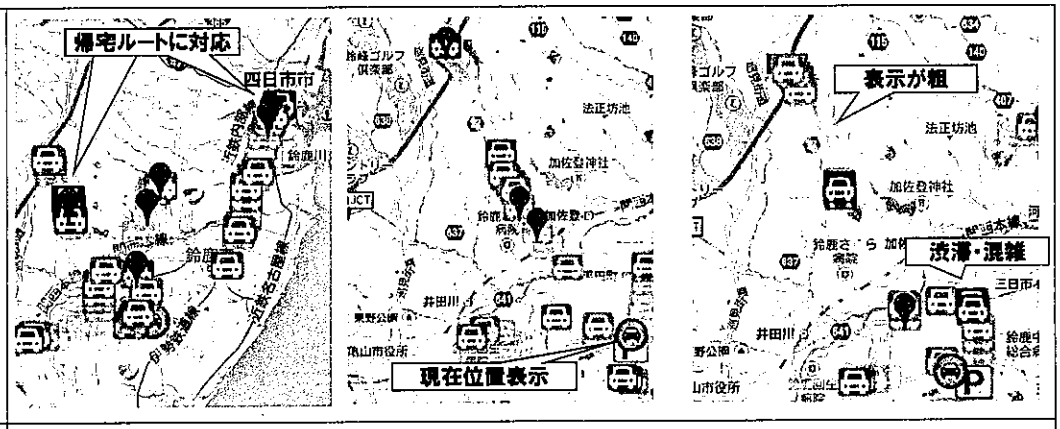
18

5－3. 表示情報の評価について

■ AcPro（アクプロ）はリアルタイム性は確保

■ サンプル数の影響から表示が粗い面あり

鈴鹿IC手前 18:54 WEB カメラ画像→

表示	
メリット	・リアルタイム性を有す ・鈴鹿サーキットからの帰宅ルートに対応 ・閲覧者の現在位置を表示
デメリット	・帰宅車両が限定的（表示が粗） ・表示が疎らな時間帯もあり ・方向の表示がない　※AcPro稼働はレース終了後から

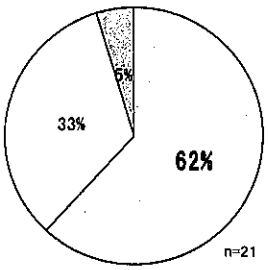
5－4. 渋滞状況の評価の比較ついて

■ サーキット周辺の渋滞状況についてAcPro利用者が満足傾向が高い

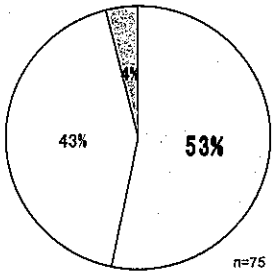
■「スムーズに移動できた」、「事前の情報提供でスムーズ」とする意見傾向が高い

① 帰宅時のサーキット周辺の渋滞状況について

AcPro利用者

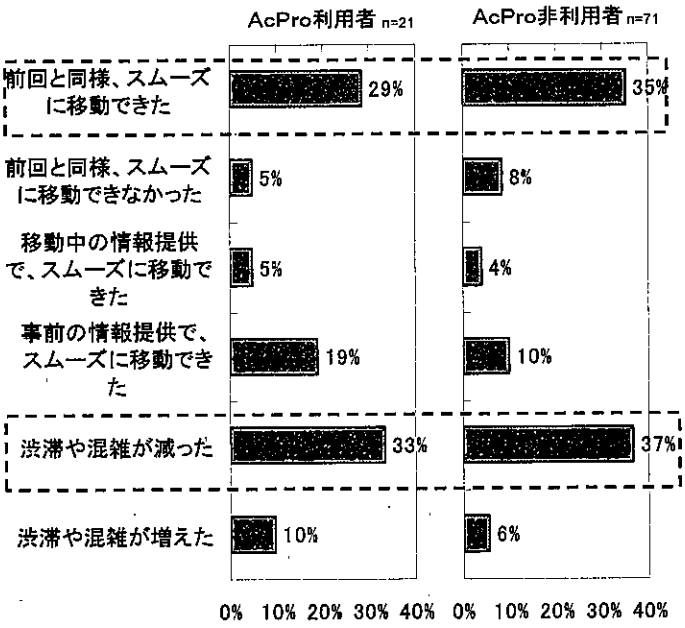


AcPro非利用者



□問題ない □問題と感じたが許容の範囲 □許容できない

② 前回観戦時との比較　帰宅時



出典：観戦者向けアンケート調査（調査期間：H25.10.10～11.11）

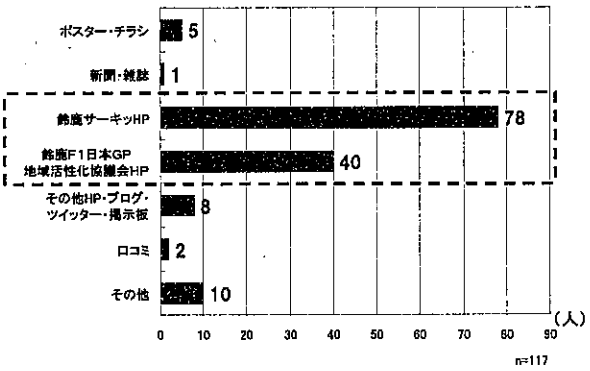
6. AcPro（アクプロ）サポーターの利用状況について

21

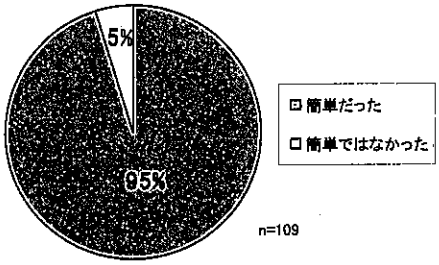
6－1. サポーターの利用状況について

■ サポーターの募集は鈴鹿サーキットHP、協議会HPが多い
■ 操作性は簡単、満足傾向が9割以上、次回参加意向も9割以上

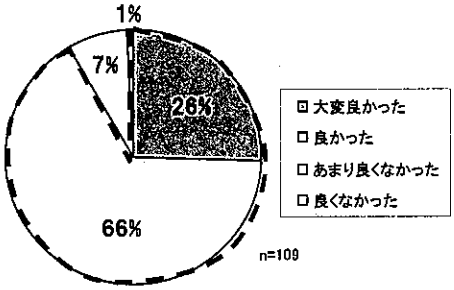
① AcPro（アクプロ）サポーターの募集



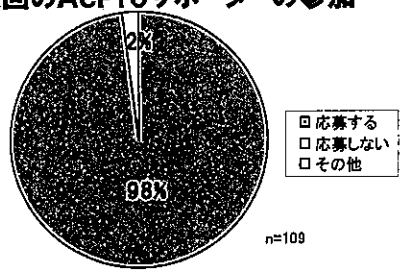
② アプリの操作



③ AcProサポーターに参加された満足度



④ 次回のAcProサポーターの参加



出典：AcProサポーター向けアンケート調査（調査期間H25.10.18～11.18）

22

7. 今後の課題

23

7. 今後の課題

■事前広報活動

○サポーター募集やPR活動の早期実施とモビリティランドとの協力による拡大連携

・チラシの事前配布（チケット送付時挿入やSuzuka Voice M Magazineへ）

・各種HPへのリンク

○サポーター数の維持（今回協力者のほとんどが来年以降も協力意向）

■システム

○アプリ提供方法の工夫（正規のアプリサイトからの提供）

○専用サイトの立ちあげ（PR・ダウンロード・WEB・アンケートが一連となったサイト）

○アプリの使用方法の改良（例：データを送信できているか否かサポーター自身が分かりにくい）

○WEBの表示方法の改良（アイコンサイズ・更新間隔・画面の割付など）

■拡張性

○提供日時の拡大（フリー走行：金曜から決勝：日曜）

○提供する情報内容の拡充（市街地の店舗情報やイベント情報）

■その他

○1人で運転しているドライバーへの対応（運転中はスマホ等携帯端末を操作できない）

事前や当日の広報活動にご協力願います。

24

平成２５年１１月２１日
近畿日本鉄道株式会社

鈴鹿Ｆ１日本グランプリ２０１３年対応結果

Ⅰ．Ｆ１日本グランプリ開催時の白子駅の定期外降車人員

	降車人員		
	2013年度（人）	2012年度（人）	対比（%）
フリー	7,574	8,197	△7.6
予選	10,549	12,010	△12.2
決勝	13,364	14,224	△6.0
合計	31,487	34,431	△8.6

決勝日往路：好天に恵まれ７時前頃から到着されるお客様が増え始め１０時頃にピークを迎えた。
決勝日復路：お客様到着のピークが１８時頃から２０時頃まで継続し、１８時５分頃から臨時急行到着まで約１０分間改札内への入場制限を実施し事故防止を図った。

Ⅱ．本年取組

１．臨時列車

運転本数については、遷宮と重なり車両の運用に苦慮したが昨年より臨時特急列車を名古屋発白子行１本増とし名古屋方面行きは昨年と同本数運転した。

決勝日、臨時急行を１７時１５分頃から３０分程度、１８時３０分頃から２０分程度白子駅に停車させホームの混雑緩和を図った。

２．旅客整理

白子駅西口階段下にパイロン・ポールで通路を仕切り動線の確保を図った。

ハンドマイクを活用した肉声案内及びプラカードによりお客様の誘導を図った。

横断歩道に、係員を配置しお客様の安全を図った。

３．三重交通様との連携

事前に観光バスの台数等の状況把握に努め、観光バスの関係者により旅客整理がなされ臨時バスのお客様との動線が一本化されスムーズな乗車が行われた。

三重交通担当者様と連絡を取りあい相互に状況を把握しあった。

４．警察官の警備

制服警官による定期的な見回り及びピーク時の立会いの結果、騒擾防止につながった。

５．ボランティアガイドの配置

商工会議所様より外国語の堪能なボランティアガイドを配置していただき、外国人のお客様対応がスムーズであった。

以　上

2013F1輸送 取組と実績

2013年11月
伊勢鉄道㈱

【今年の概況】

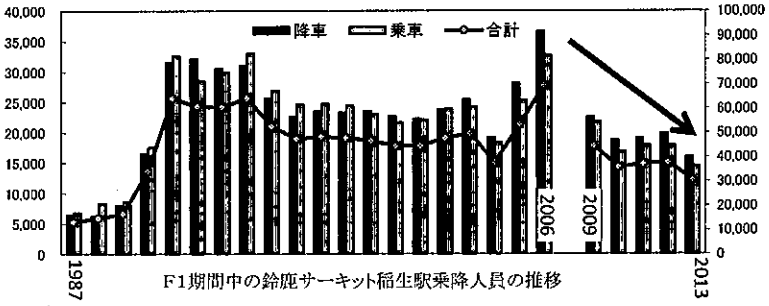
10月10日（木）	10月11日（金）	10月12日（土）	10月13日（日）	10月14日（祝）
☀	☀	☀	☀	☀

★ 今年も３日間とも天候に恵まれたこともあり、スムーズに応対することができ、無事故でＦ１輸送を完遂することが出来ました。

★ 今年は伊勢神宮式年遷宮と重なり、どのような状況になるのか見当がつきづらく不安でありましたが、想定を超えるような事象はなく、無事に経過しました。

★ 式年遷宮のあった伊勢方面への観光需要はやはり多く、例年、鈴鹿サーキット稲生駅を境にガラガラで発車していく午前中の伊勢方面の列車が、今年は席が埋まった状態で発車し、夕方以降の伊勢方面からの列車については、すでに立ち客がある状態で鈴鹿サーキット稲生駅に到着しておりました。

★ Ｆ１日本グランプリの観戦者数の減少もあり、鈴鹿サーキット稲生駅の乗降人員は昨年より大きく減少しました。過去最大の輸送人員を記録した2006年の4割強程度の人員となりました。



F1期間中の鈴鹿サーキット稲生駅乗降人員の推移

★ 結果、名古屋対伊勢方面の流動（通過流動）が多かったものの、ここ数年来同様、混乱なくスムーズにご利用いただくことが出来ました。

2013年F1期間中曜日ごとの

鈴鹿サーキット稲生駅乗降人員　と前年比較

上段:人
下段:前年比

曜日別乗降人員	上り			下り			日計		
	降車	乗車	上り計	降車	乗車	下り計	降車	乗車	日合計
2013年10月11日（金）	700	1,595	2,295	1,881	849	2,730	2,581	2,444	5,025
	76.0	92.2	86.6	94.7	83.0	90.7	88.8	88.8	88.8
2013年10月12日（土）	1,463	3,556	5,019	4,378	1,603	5,981	5,841	5,159	11,000
	74.3	80.0	78.3	78.0	73.6	76.7	77.0	77.9	77.4
2013年10月13日（日）	2,009	4,906	6,915	5,568	1,972	7,540	7,577	6,878	14,455
	76.3	84.2	81.8	82.4	73.5	79.9	80.7	80.8	80.8
期間計	4,172	10,057	14,229	11,827	4,424	16,251	15,999	14,481	30,480
	75.6	83.8	81.2	82.4	75.2	80.3	80.5	81.0	80.7

※ 各日、乗車・降車、どの方面とも昨年より大きく減少いたしました。

※ 特に対津・松阪・伊勢方面から（へ）の流動で大きく減少いたしました。これは伊勢神宮式年遷宮に伴い、
1. 伊勢方面への観光客の多くが伊勢周辺で宿泊されたため、F1観戦者が伊勢周辺で宿を確保できなかった。
2. F1時に鈴鹿市民が出控えるのと同様、遷宮に伴い、伊勢周辺の住民が出控えていた。
3. 当協議会等による近鉄白子駅からのシャトルバス推奨PRが浸透したため。

などによるものと考えられます。特に例年多い二見・松阪方面からのご利用が減少しました。

※ 対名古屋方面については、ほぼF1観戦者数の動向と同じような傾向（減少）となりました。但し、特急（有料急行）につきましては往路1列車を伊勢市行として運転したため、伊勢方面利用者と競合した分減少しました。

※ 2006年と比較して、列車は増発し利用者は約4割程度まで減少したため、待ち時間も短くなり、混雑の相当緩和され、従前よりも快適にご利用いただけました。

【今年の施策】

F1ウィーク企画

★ 当協議会の「学童ピットウォーク」に伴い、今年も鈴鹿市内小学校最寄駅から鈴鹿サーキット稲生駅までの団体利用がありました。

市内K小の皆様もレーシングコースをイメージした鈴鹿サーキット稲生駅階段を歩きました。
(2013.10.10)

海外からの誘客

★ 昨年同様、海外誘客施策として、三重県国際戦略課海外誘客班および三重県外国人観光客誘致促進協議会のご支援により『Japan Rail Pass』利用者の無償化を実施しました。
⇒ その結果、外国人利用者比率が上昇しました。

鈴鹿サーキット稲生駅

仮設簡易トイレと手洗所(2013.10.13)

★ F１観戦者の移動の安全を確保するため、車両進入禁止等交通規制を実施していただきました。また、鈴鹿警察によるパトロールが強化され、交通規制区間に不法侵入するクルマがなくなり、歩行者の安全が確保されました。

★ 当協議会の支援により仮設照明の設置および簡易トイレ・手洗所を設置し、お客様がご利用しやすい環境を整えました。

★ お客様がよりわかりやすくスムーズにご利用いただけるよう、誘導・案内を改善いたしまた。

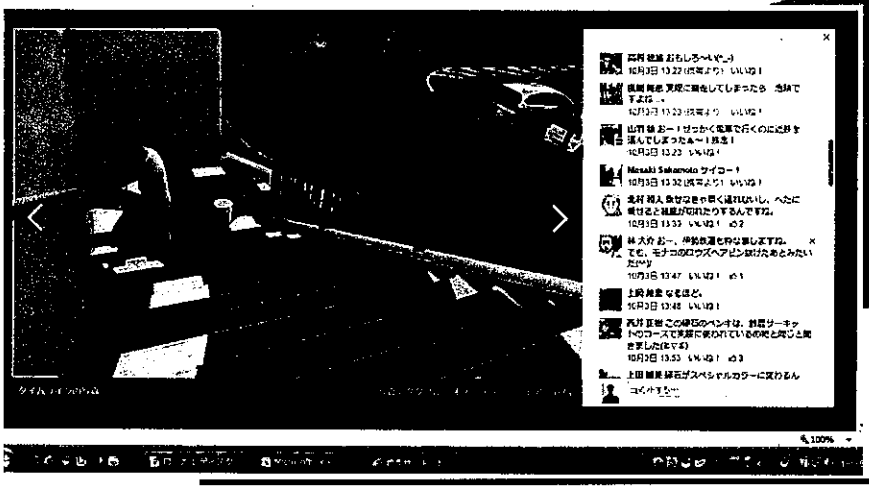
★ 鈴鹿サーキット稲生駅階段の装飾

モビリティランドと当社が、公共交通利用促進への話題提供とサーキット最寄駅来場のおもてなしとして、駅階段およびホームの一部をレーシングコースをイメージした塗装を施すことを企画しました。

10月2日、この企画にご賛同いただきました「鈴鹿F１日本グランプリ地域活性化協議会」「NPO法人 鈴鹿モータースポーツ友の会」「鈴鹿商工会議所青年部」をはじめとする市民有志約１５名の皆様に御協力いただき、完成いたしました。

完成後は、鈴鹿サーキット様facebookほかインターネット上のF１を中心としたニュースサイトにも紹介していただき、大きな反響を得ることができました。また駅ご利用のお客様からも好評で、記念撮影をする方が多数おられました。

↑多くの有志の皆様のご奉仕により完成いたしました。



←鈴鹿サーキット様facebookより
(現在は削除されているようです)

平成２５年１２月１８日
三重交通株式会社

2013　F１グランプリ開催に向けた取り組み結果及び輸送実績について

シャトルバスの運行について（白子駅～鈴鹿サーキット間）

１０月１１日（金）６：00～18：00
１０月１２日（土）６：00～20：00
１０月１３日（日）６：00～21：00

バス専用レーンについて

・昨年に引続き、三重河川国道事務所様のご協力により、中勢バイパス用地を専用レーンとして利用、市内の渋滞を回避し、大変スムーズな輸送が出来た。（通常で片道 20 分～25 分）

シャトルバス：白子駅側

・本年度も白子駅前商店街様のご協力を得て、商店街に臨時シャトルバス乗り場を設置。
ピーク時には６台以上のバスが同時発車し、万全の輸送体制を整える。
・駅前ロータリーの一部を、乗車券販売所及びお客様滞留場所として使用させていただく。
バス乗り場への導線確保を行い、混雑を緩和。
・３日間・４日間通し乗車券の集中案内により、土日の券売待ちの混雑を回避。
・土日については本田技研様のご協力により、専用駐車場に旅客滞留場所を確保。
・以上の取り組みにより、土日のピーク時でもお客様乗車待ち時間は、ほぼ発生せず。

シャトルバス：サーキット側

・昨年同様、８番駐車場に臨時シャトルバスの乗り場を設置。ピーク時は最大６台のバスを同時に着車し随時発車。（日曜日のピーク時には、80 台のバスで輸送を完遂）
・専用レーンの通行がスムーズであったこともあり、お客様乗車待ち時間はほとんど発生せず

【シャトルバス運行回数・輸送人員・投入車両数（３日間トータル）】

輸送人員			運行回数		
H25	H24	比較	H25	H24	比較
37,163	45,108	▲7,945（▲17.6%）	1,136	1,229	▲93（▲7.6%）

今後の課題

・中勢バイパス開通後のシャトルバス運行経路について（以前は片道 80 分～100 分かかることもあった）
・白子駅前でのお客様滞留場所・券売所設置場所の確保について
・観光バスの白子駅付近での下車対策について

名古屋行き直行バス

・輸送内容　　往路：名古屋駅→鈴鹿サーキット　　復路：鈴鹿サーキット→名古屋駅

【名古屋行き直行バス運行台数・輸送人員】

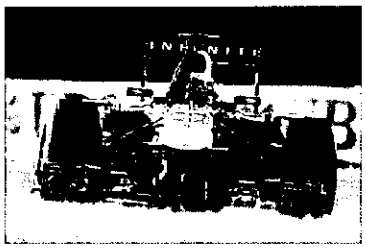
輸送人員			運行台数		
H25	H24	比較	H25	H24	比較
2,721	3,711	▲990 (▲26.7%)	70	98	▲28 (▲28.6%)

鈴鹿Ｆ１日本ＧＰ　対策実施状況及び結果

１．開催状況

＜開催日＞	＜観客数＞		
１０月１１日（金・晴）	３３,０００人（	４１,０００人）	▲　８,０００人
１０月１２日（土・晴）	５２,０００人（	６４,０００人）	▲１２,０００人
１０月１３日（日・晴）	８６,０００人（	１０３,０００人）	▲１７,０００人
合計	１７１,０００人（	２０８,０００人）	▲３７,０００人（▲18%）

※（　）内は昨年の観客数（2012.10.5～10.7）



ベッテルが逆転優勝！
鈴鹿４勝目を達成！

右から２人目がベッテル

※鈴鹿サーキットHPより

NEXCO 中日本

鈴鹿Ｆ１日本ＧＰ　対策実施状況及び結果

２．交通状況（実績）

【２０１３年１０月１１日（金）】

■ＩＣ出口渋滞発生状況
- 鈴鹿ＩＣ・・・・・６時３８分～１０時０３分　最大約　０．２ｋｍ
- 四日市東ＩＣ・・・渋滞無し
- みえ川越ＩＣ・・・９時２９分～１０時４３分　最大約　１．１ｋｍ
- 亀山ＩＣ・・・・・渋滞無し

■本線渋滞発生状況
- 下り線・・・鈴鹿～四日市東：　６時３８分～１１時２５分　１１．０ｋｍ　（予測：１５ｋｍ）
- 上り線・・・四日市～亀山Ｊ：１６時５５分～２０時００分　９．３ｋｍ　（予測：１０ｋｍ）

【２０１３年１０月１２日（土）】

■ＩＣ出口渋滞発生状況
- 鈴鹿ＩＣ・・・・・・・渋滞無し
- 四日市東ＩＣ・・・・・渋滞無し
- みえ川越ＩＣ・・・・・７時２５分～　１０時０５分　最大約１．８ｋｍ
- 亀山ＩＣ・・・・・・・渋滞無し

■本線渋滞発生状況
- 下り線・・・鈴鹿～四日市Ｊ：　５時５５分～１３時２０分　１４．４ｋｍ　（予測：１０ｋｍ）
- 上り線・・・四日市～亀山　：１６時２５分～１９時４５分　１２．７ｋｍ　（予測：１０ｋｍ）

【２０１３年１０月１３日（日）】

■ＩＣ出口渋滞発生状況
- 鈴鹿ＩＣ・・・・・・・渋滞無し
- 四日市東ＩＣ・・・・・渋滞無し
- みえ川越ＩＣ・・・・・渋滞無し
- 亀山ＩＣ・・・・・・・渋滞無し

■本線渋滞発生状況
- 下り線・・・鈴鹿～四日市東：　６時１０分～１２時１５分　１２．６ｋｍ（予測：１５ｋｍ）
- 上り線・・・四日市～津　　：１７時５０分～２４時００分　２６．６ｋｍ（予測：１５ｋｍ）

３．対策実施状況

対策①…鈴鹿ＩＣ出口信号現示の調整

開催期間中（１０/１１～１０/１３）に高速出口側の「青」時間を変更。

対策②…各媒体を用いた情報提供

ハイウェイラジオ・ハイウェイテレホン・i-Highway・MIB等による情報提供を実施

対策③…迂回推奨・渋滞末尾警戒の標識車配置での案内

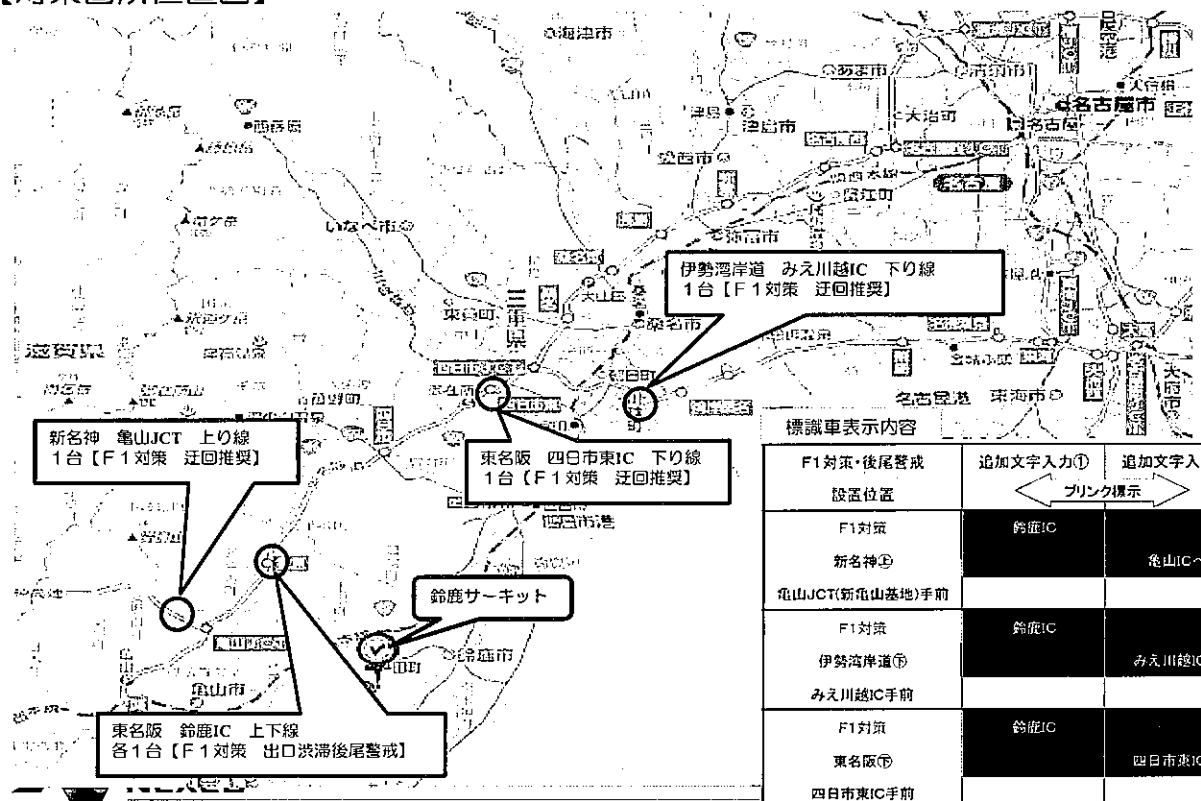
期間中、５時～１２時まで以下の箇所において標識車等による迂回推奨を実施。
（最終日のみ６時～）

- 東名阪道　四日市東ＩＣ（下り線）　出口手前　１台【迂回推奨】
- 伊勢湾岸道　みえ川越ＩＣ（下り線）　出口手前　１台【迂回推奨】
- 新名神　亀山ＪＣＴ（上り線）　雪氷基地付近　１台【迂回推奨】

また、出口渋滞に対して、渋滞末尾の警戒を実施。

- 東名阪道　鈴鹿ＩＣ　（上下線）　各１台　計２台【渋滞後尾警戒】

【対策箇所位置図】



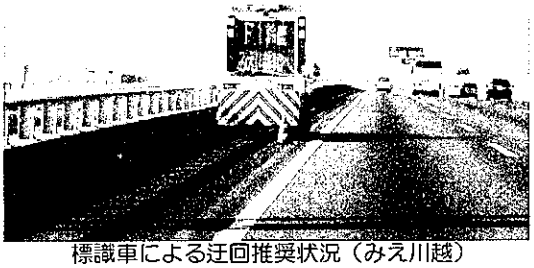
※その他・・・渋滞予測に基づき渋滞末尾での後尾警戒を実施

鈴鹿Ｆ１日本ＧＰ　対策実施状況及び結果

【状況写真】

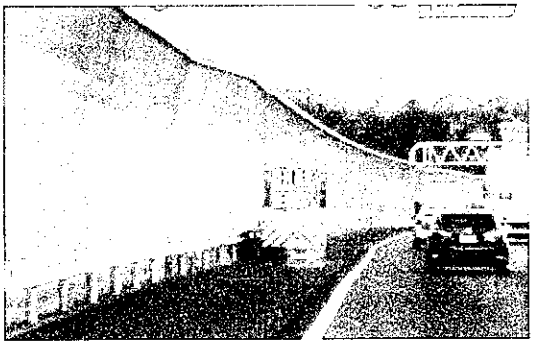
後尾警戒標識設置状況

鈴鹿ＩＣ出口渋滞状況（10/11（金）AM8:50）



標識車による迂回推奨状況（みえ川越）

後尾警戒車による注意喚起状況（亀山JCT）



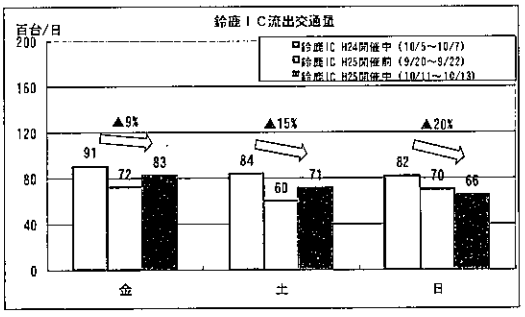
標識車による迂回推奨状況（四日市東）

鈴鹿Ｆ１日本ＧＰ　対策実施状況及び結果

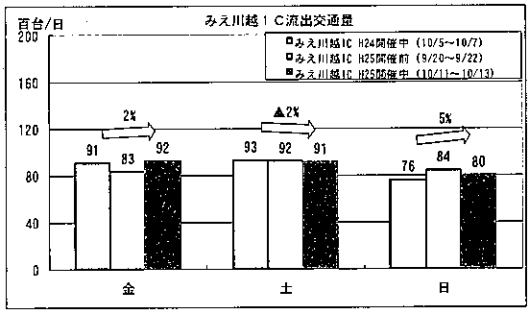
4．交通状況

■往路（出口交通量）

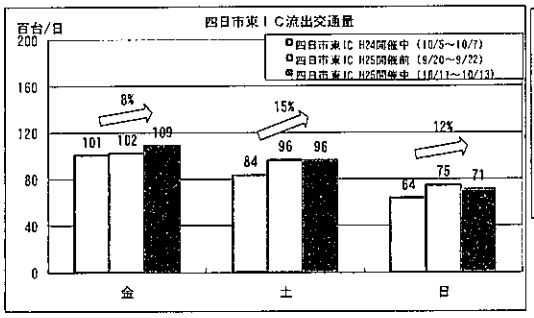
○鈴鹿ＩＣ



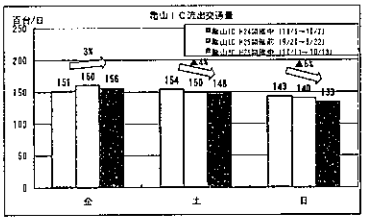
○みえ川越ＩＣ



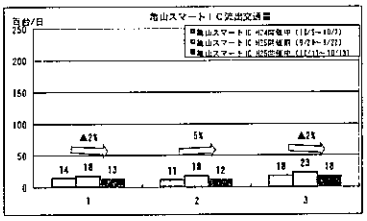
○四日市東ＩＣ



○亀山ＩＣ



○亀山スマートＩＣ

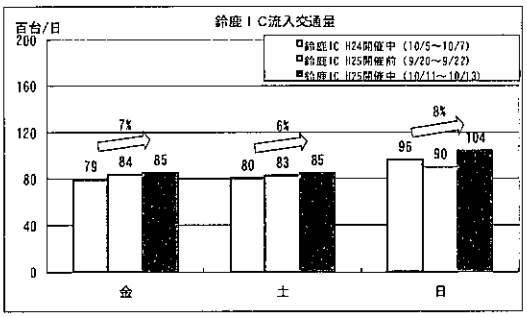


【昨年比較】鈴鹿ＩＣは交通量が減少、四日市東ＩＣは交通量が増加、亀山ＩＣは12日・13日で減少

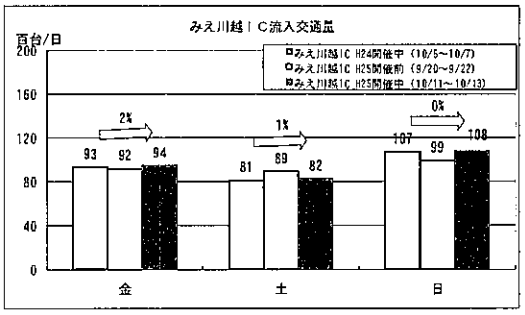
4．交通状況

■復路（入口交通量）

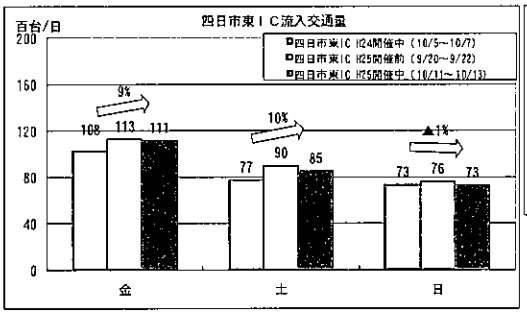
○鈴鹿ＩＣ



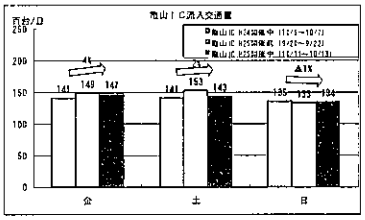
○みえ川越ＩＣ



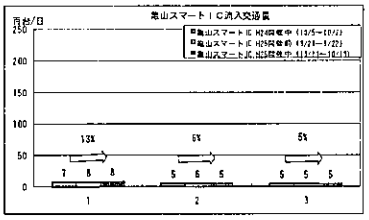
○四日市東ＩＣ



○亀山ＩＣ



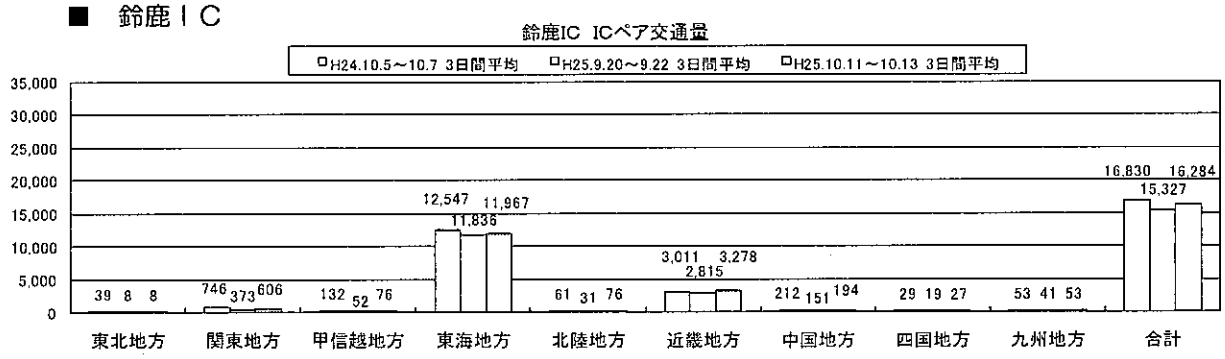
○亀山スマートＩＣ

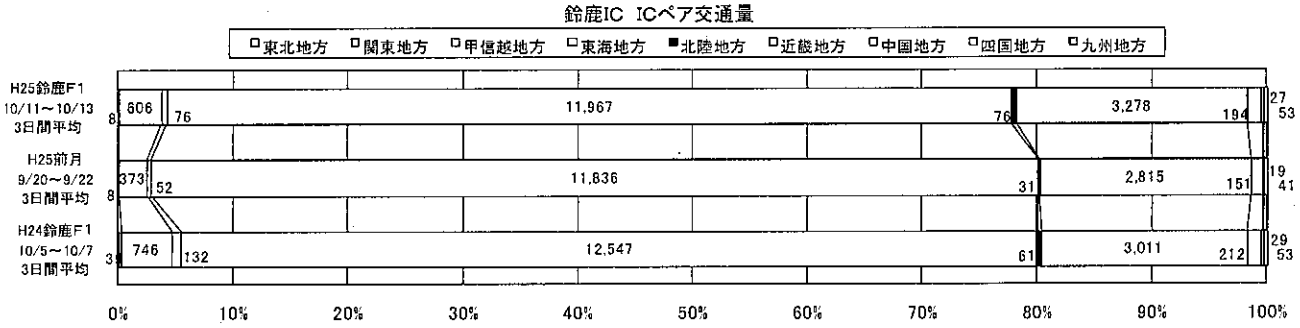


【昨年比較】鈴鹿ＩＣで交通量が増加、みえ川越ＩＣは前年度並み、四日市東ＩＣは11日・12日で増加

【参考】インターペア交通量

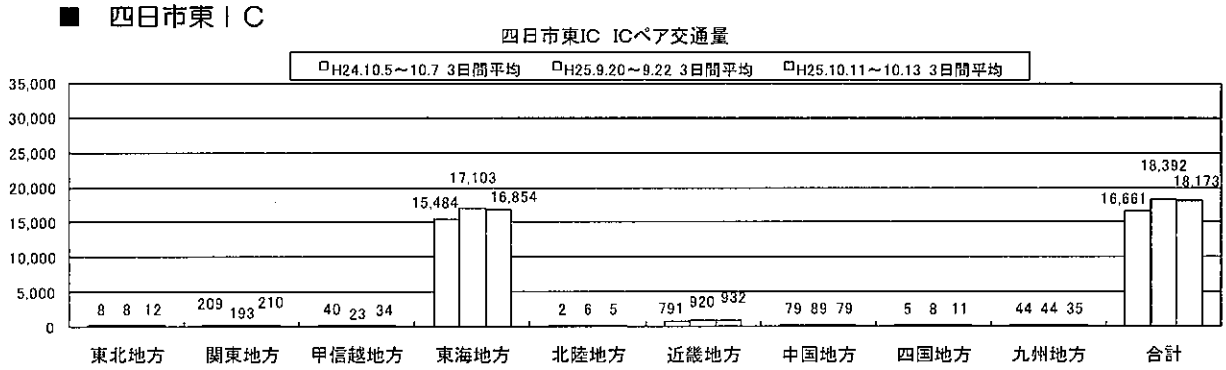
■　鈴鹿ＩＣ

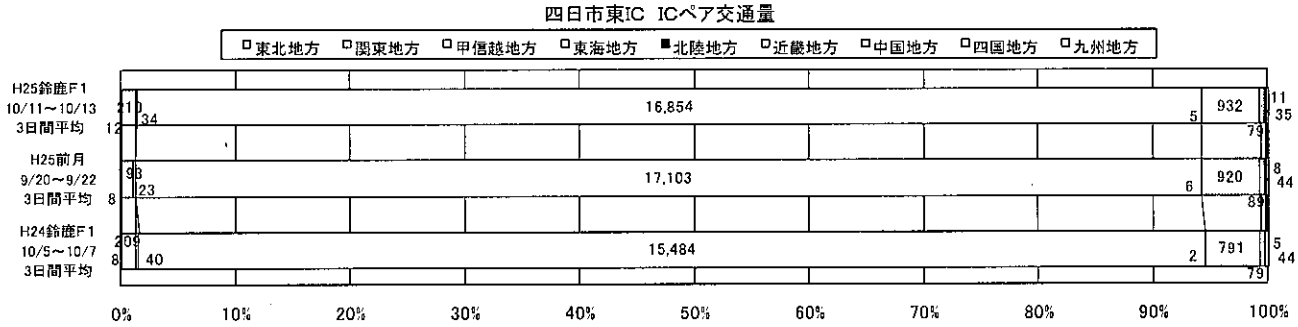




【参考】インターペア交通量

■　四日市東ＩＣ

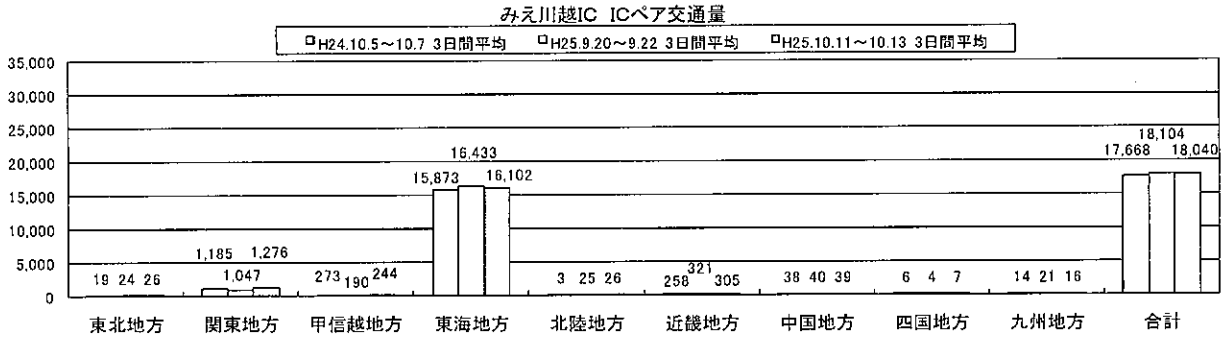


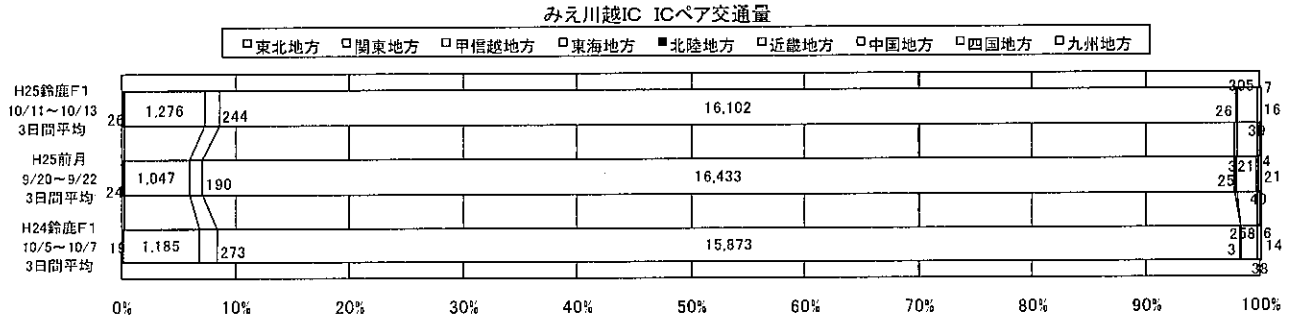


鈴鹿F１日本GP　対策実施状況及び結果

【参考】インターペア交通量

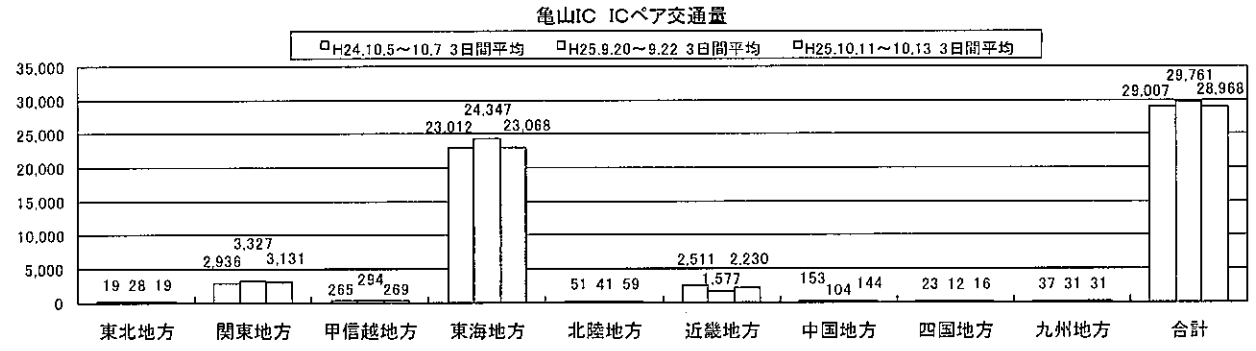
■　みえ川越ＩＣ

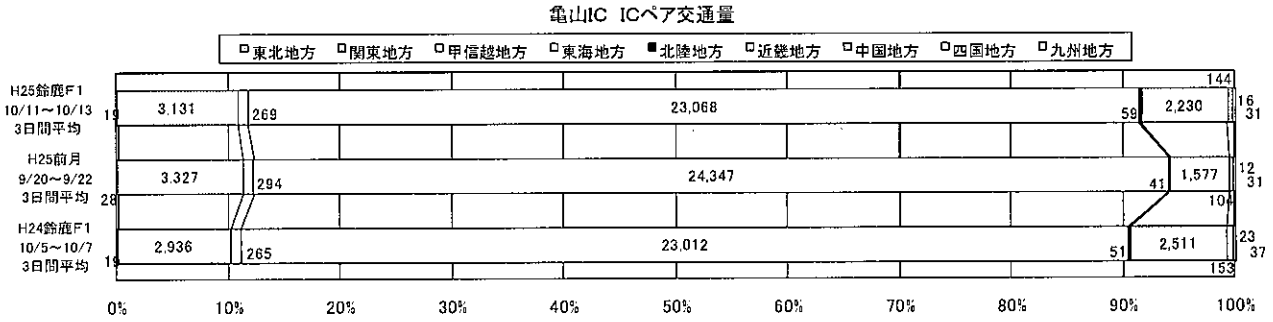




【参考】インターペア交通量

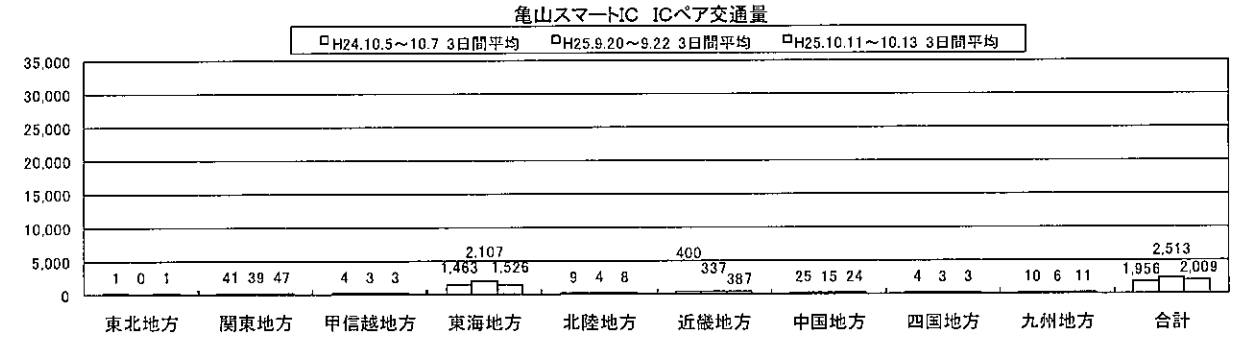
■　亀山ＩＣ

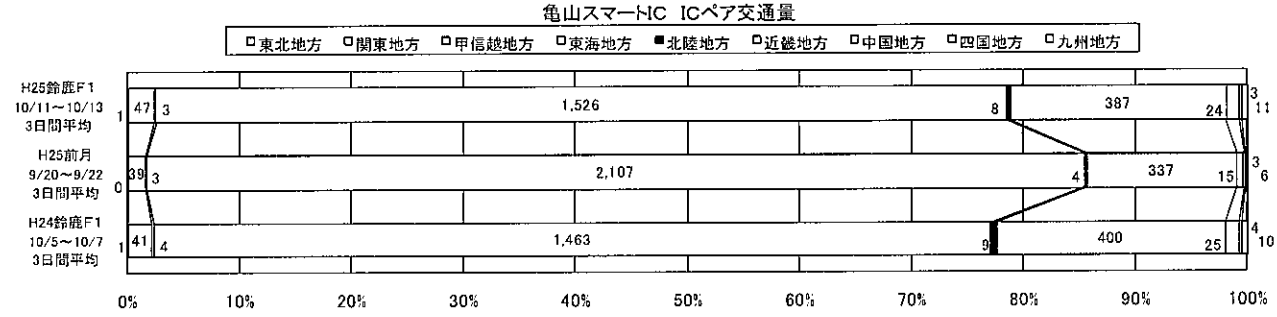




【参考】インターペア交通量

■　亀山スマートＩＣ





平成25年12月18日
三重県県土整備部
道路企画課

2013年　F1開催に伴う三重県の取り組み実績

①「県政だより　みえ」 特集記事掲載（観光誘客課・道路企画課）
三重県広報誌「県政だより みえ　9月号」に特集記事を掲載。「県政だよりみえ」は、県内の各家庭にお配りしているほか、県内のイオンショッピングセンターの各店舗などで配布。

②「三重テレビ」 テレビ広報（観光誘客課・道路企画課）
三重テレビ「県政チャンネル～輝け！三重人～」の「三重県からのお知らせ」
平成25年9月27日（金）　22時15分～22時30分　内にて放送

③「FM三重」 ラジオ広報（観光誘客課・道路企画課）
FM三重「三重県からのお知らせ」
平成25年9月30日（月）　7時43分～7時48分　内にて放送

④「イオン（旧ジャスコ・サティ）」 ちらし配布
県内イオン（旧ジャスコ・サティ）（21店舗）で、9月と10月の2ヶ月間ちらし配布。

⑤「ファミリーマート」 ポスター掲示、ちらし配布
県内ファミリーマート（156店舗）で、9月にポスター掲示（1ヶ月間）、10月にちらし配布（1ヶ月間）。

⑥「三重県HP　トップページの注目情報」
三重河川国道事務所によるスマートフォン用走行状況（位置情報）収集・提供アプリ「AcPro（アクプロ）」サポーター募集リンク掲載（9月12日～9月24日）

⑦「三重県HP　三重県の道路の注目情報」
三重河川国道事務所によるスマートフォン用走行状況（位置情報）収集・提供アプリ「AcPro（アクプロ）」サポーター募集リンク掲載（9月12日～10月8日）

⑧「鈴鹿亀山道路」
三重県では、国等の協力を得て、鈴鹿・亀山両市や地域と一体となり、まずは都市計画決定を目指しています。本年度から、有識者委員会の助言を得て、100人協議会等で県民の皆さんのご意見を伺うなどして、計画検討を進めています。

2013年 F1日本グランプリ
駐車場・交通 報告

2013.11.21

鈴鹿サーキット

F1日本グランプリへのご協力をいただき
ありがとうございます。

動員と交通状況

動員
日本人ドライバーなどの話題性にかけ、昨年比８２％でした。

項　目	細分	11日(金)	12日(土)	13日(日)	合計
動員数（機関分担別）	乗用車	5,700台	9,500台	12,700台	27,900台
	バイク	700台	500台	600台	1,800台
	観光バス	40台	40台	80台	160台
	自転車	400台	2,000台	7,700台	10,100台
	レース関係者	4,000人	4,000人	4,000人	12,000人
動員数	合計	33,000人	52,000人	86,000人	171,000人

周辺交通状況
大きな問題は発生せず。帰路混雑も昨年並みでした。

	正面駐車場前混雑解消	みその街道規制解除	タクシー乗り場臨時→通常	※臨時駐車場→正面駐車場
2012年	18:58	19:15	21:09	20:05
2013年	18:53	19:20	19:16	20:00

※外部臨時駐車場にて月曜日まで留置される希望の方用に正面駐車場をご案内開始した時間。

お客様アンケート

皆さまのご努力に対し、多くのお褒めの言葉をいただきました。

GPの開催も25回目となり、かなり熟練してきたと思います。**サーキットから直通の名古屋行きバスがあったり、鈴鹿市もICまでの道路の拡張を継続していたり**と、まだまだ発展していくのだなと感じました。イタリアの情報誌の評価で10点満点が「日本GP」に付いていて、嬉しく思いました。

14年振りの観戦でしたが白子駅前が大きく変っていて驚きました。バスのスムーズに運行されていてストレスを感じなかったです。**バス会社の方たちも丁寧でよかった。** 場内で案内されていてスタッフさん、レース終了後「また来年も来てくださいね」と言ってくれて嬉しかった。 地域の人々、公共交通機関、サーキットのスタッフさん、売店の店員さん、そして鈴鹿に集まったお客さん、みんなF1が好きでF1日本GPを成功させたい！楽しみたい！という気持ちがすごく伝わってとても嬉しく感動しました。
25回もやるとこんなにも成長するんですね！期待以上に楽しめました！もしチャンスがあれば是非ともまた日本GPを見に行きたいです！ありがとうございました！鈴鹿最高！

バスの誘導も良かった。**名古屋直通バスの事を知らなくて残念**だった！！

毎年、**近鉄を利用していますが　ほとんどストレス無くいける**ので、大変満足しています。

白子駅、サーキット稲生駅の両方を利用しましたがどちらも毎年対応が素晴らしく、交通の便で不便を感じたことはありません。
ひとつ言うなら、白子駅行きのバスの時間、本数が減ってもよいのでもう1時間遅くまであるととても助かります。

名古屋からのアクセスが比較的簡便なおかげで地方からもその気になれば観戦に来ることができます。
シャトルバス、稲生駅での案内（整理）など、非常によく環境整備をしていただいていると感じます。

鈴鹿最高。「お・も・て・な・し」の雰囲気も最高、バス、駐車場等関係スタッフの対応も素晴らしい。

三重交通さんの対応はいつ来ても感心しています。　鈴鹿と三重交通は一体です。
すごく頑張っていると思います。頭が下がる思いです。心配なのは、**中勢バイパスが完成したら、バスは何処を通るのか**という事です。

YAHOO! JAPAN ニュース IDでもっと便利に新規取得 ログイン

キーワードを入力 ニュース 条件指定

トップ トピックス 写真 映像 地域 雑誌 個人 Buzz 意識調査 ラン

主要 | 速報 | 国内 | 国際 | 経済 | エンターテインメント | スポーツ | IT・科学

スポーツ スポーツ総合 | 野球 | サッカー | モータースポーツ | 競馬 | ゴルフ | 格闘技

伊紙、日本GPの成績表で「日本」に10点満点！

ISM 10月15日(火)16時33分配信

現地時間（以下、現地時間）14日、イタリアの新聞『ガゼッタ デッロ スポルト』紙が、F1第15戦日本GPの成績表を掲載し、「日本」を10点満点と評価した。

今回唯一の満点は「日本」で、「F1はずっと前からこの国に愛されている。日本は教育が行き届いており、敬意、22名のドライバー全員に対する情熱がある」と称賛されている。

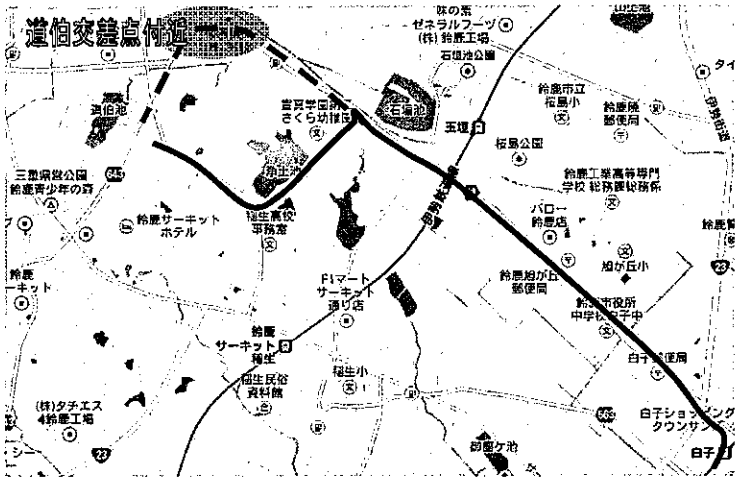
2013.10.15 YAHOO!News

2014年の課題

バス専用道

シャトルバス専用道に使用していた中勢バイパスが供用開始となることでバス所要時間が増大します。

中勢バイパスでのシャトルバス優先順位を上げるための対策（一般車両規制・片側規制等）のご検討をお願いいたします。



バイパスを使用しなかった場合、道伯交差点付近の渋滞に巻き込まれ、所要時間が増大します。

前回バイパス不使用事例
2010年金曜日所要時間
50分

2013鈴鹿Ｆ１日本グランプリ救護活動結果

１　期　間
平成２５年１０月１２日（土）　７：００～１９：００
平成２５年１０月１３日（日）　７：００～１９：００

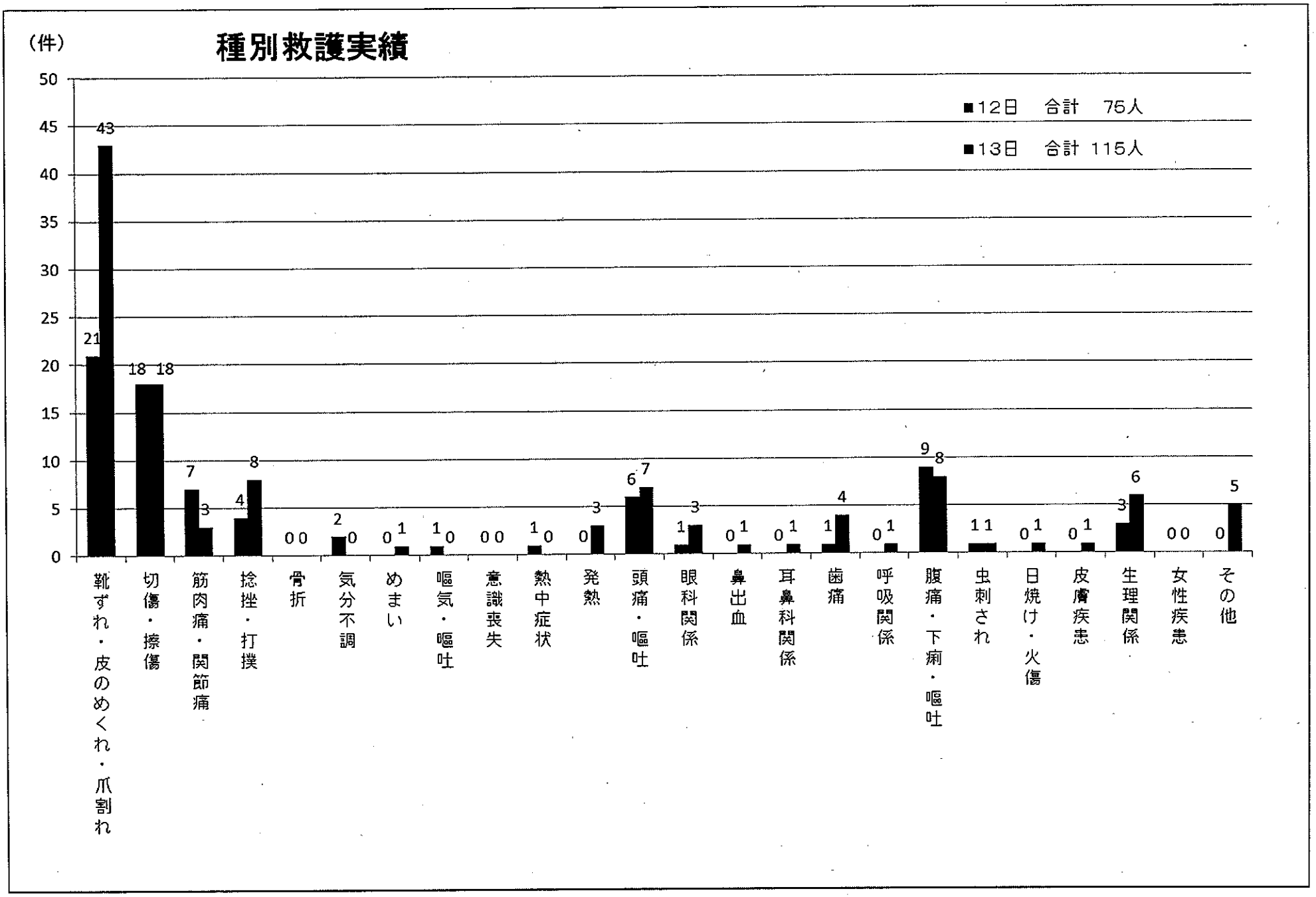
２　救護警備人員（２日間）　合計　７４人
１０月１２日　３５人
１０月１３日　３９人（化学車隊４人含む）

３　救護所別　救護処置人員（２日間）　合計　１９０人
１０月１２日　７５人
１０月１３日　１１５人

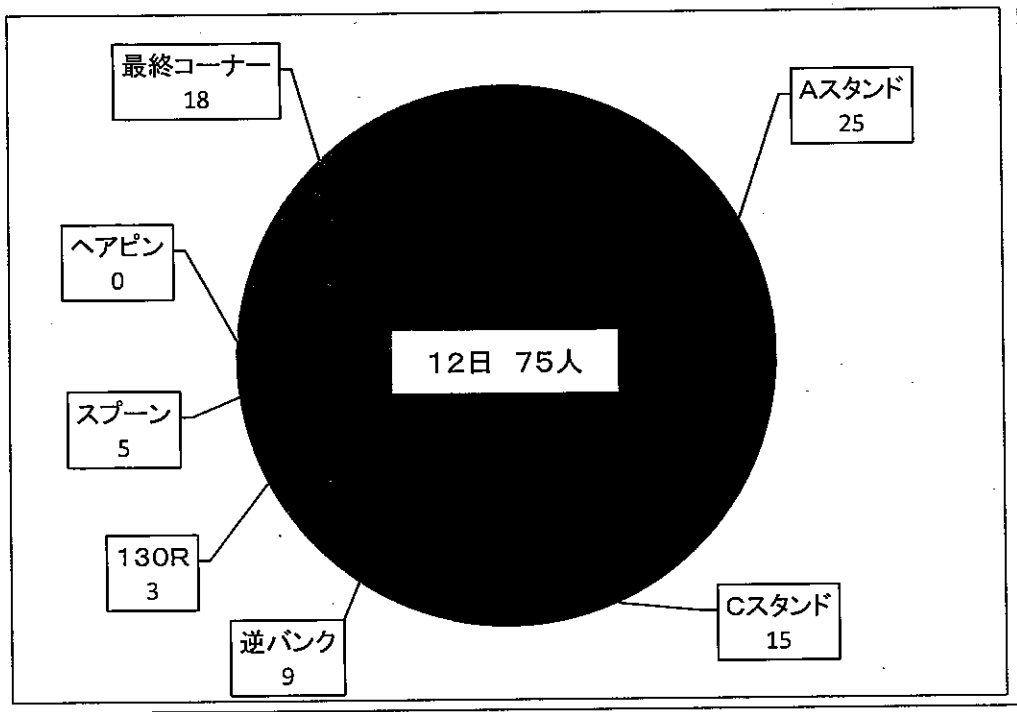
救護所名	救護処置人員		救護所名	救護処置人員	
	１２日	１３日		１２日	１３日
救護本部	0	0	ヘアピン	0	8
Ａスタンド	25	33	スプーン	5	6
Ｃスタンド	15	18	最終コーナー	18	14
逆バンクオアシス	9	21			
130Ｒオアシス	3	15	合　計	７５	１１５

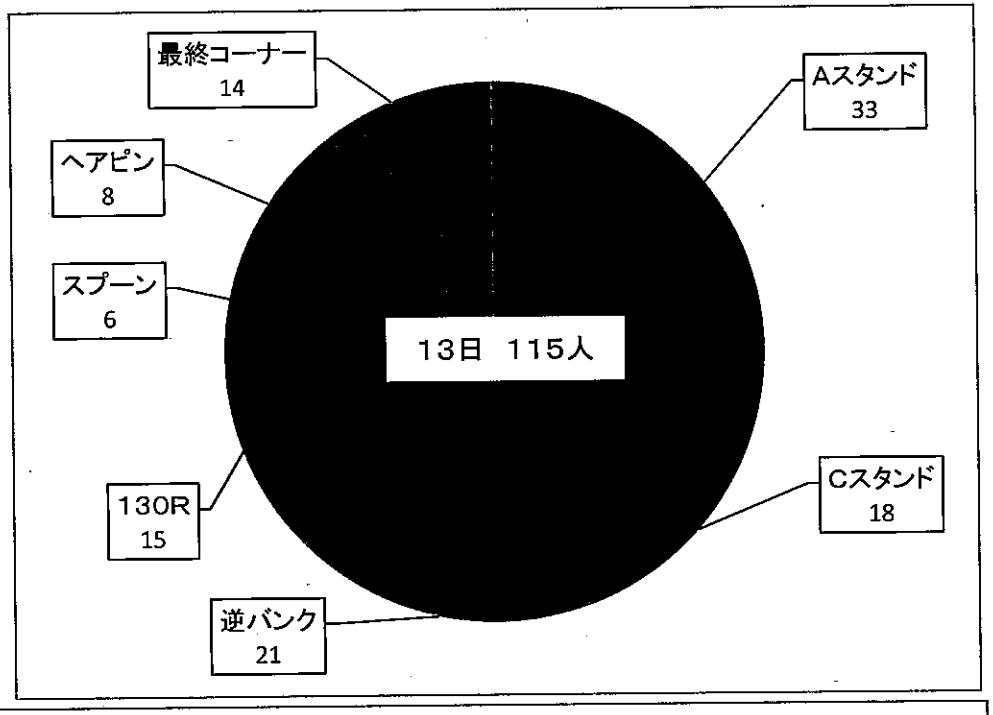
４　救急車による搬送（２日間）　合計　１人

発生日	入電時刻	種　別	年齢	性別	概要
10月13日	10時14分	急病	62	男	ホテルカルミア西化粧室で倒れる 正面駐車場５番ゲート南約200m もてぎ救急１号車と西分署救急６号車との連携

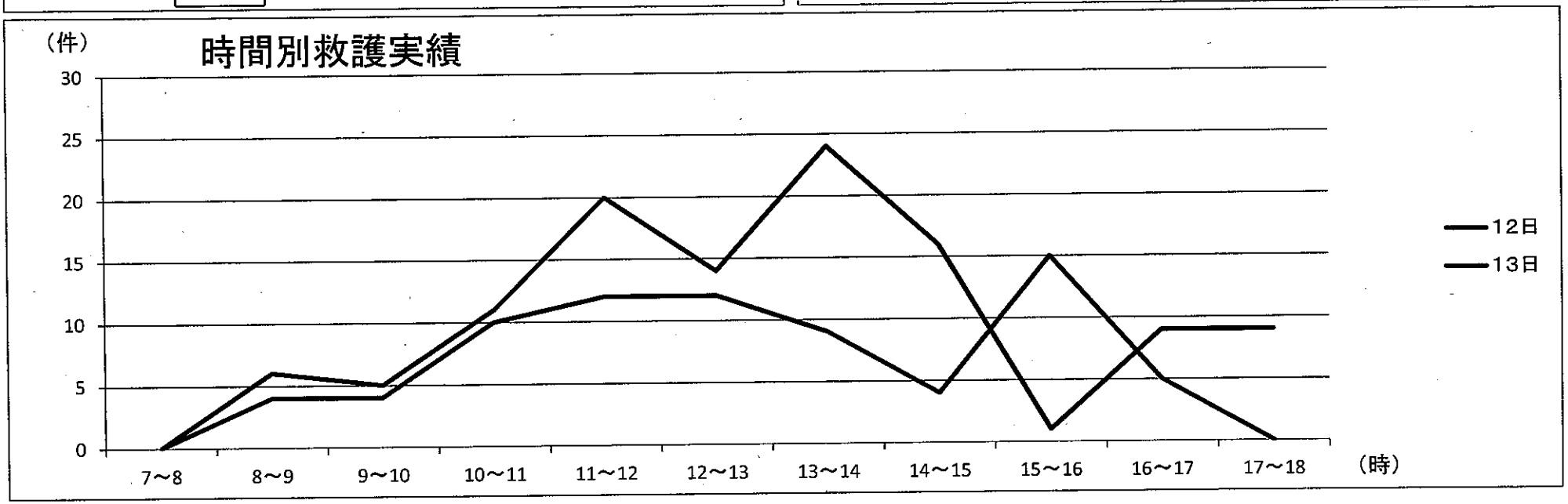

種別救護実績
(件)
■12日　合計　75人
■13日　合計 115人
50
45
40
35
30
25
20
15
10
5
0
靴ずれ・皮のめくれ・爪割れ 21 43
切傷・擦傷 18 18
筋肉痛・関節痛 7 3
捻挫・打撲 4 8
骨折 0 0
気分不調 2 0
めまい 0 1
嘔気・嘔吐 1 0
意識喪失 0 0
熱中症状 1 0
発熱 0 3
頭痛・嘔吐 6 7
眼科関係 1 3
鼻出血 0 1
耳鼻科関係 0 1
歯痛 1 4
呼吸関係 0 1
腹痛・下痢・嘔吐 9 8
虫刺され 1 1
日焼け・火傷 0 1
皮膚疾患 0 1
生理関係 3 6
女性疾患 0 0
その他 0 5

救護所別実績





時間別救護実績



交通円滑化について

平成２５年１２月１８日

鈴　鹿　市

《目　次》

１．鈴鹿F1日本グランプリ開催概要（2013）　・・・・・・・・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・・・・・・・11
　３－１．交通円滑化の目標の達成度・・・・・・・・・・・・12
　３－２．施策の評価（定量データ）・・・・・・・・・・・・17
　３－３．施策の評価（利用者満足度）・・・・・・・・・・・23

４．今後に向けて・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・27

1．鈴鹿F1日本グランプリ開催概要（2013）

3

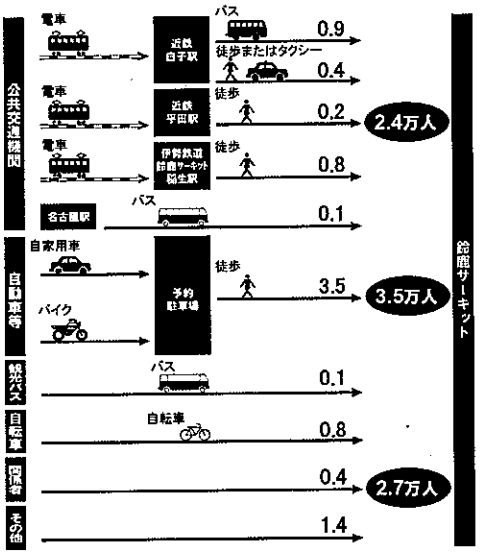
1．鈴鹿F1日本グランプリ　開催概要（2013）

◆2013年は、約17万人が来場（前年から約2割の減少）

◆交通機関分担は概ね公共交通3割を維持

【来場者数】　（万人）

		2006		2009		2010		2011		2012		2013	
来場者	3日間	36.1		21.0		19.0		19.9		20.8		17.1	
	フリー走行	5.7		3.1		3.3		3.4		4.1		3.3	
	予選日	14.3		7.8		6.1		6.3		6.4		5.2	
	決勝日	16.1		10.1		9.6		10.2		10.3		8.6	
機関分担	公共交通	9.0	25%	6.0	29%	5.9	31%	5.7	29%	5.9	28%	5.2	30%
	自動車	13.1	36%	8.1	38%	7.7	41%	9.2	46%	8.6	41%	7.8	46%
	その他	14.0	39%	6.9	33%	5.4	28%	5.0	25%	6.3	31%	4.1	24%



2013年決勝日　交通機関別利用者数（万人）

4

2．交通円滑化の目標と施策

2－1．交通円滑化の目標

2－2．交通円滑化施策の概要

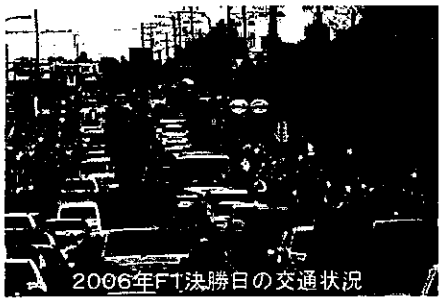
2—1．交通円滑化の目標

◆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


2006年F1決勝日の交通状況

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時間の内、流入交通の5割が通過する時間割合
（2012年130分：47%、2011年130分：43%、2009年80分：27%）

2－2. 交通円滑化施策（2013）一覧

◆コスト面を踏まえ施策内容等を更新

		施策	実施主体	2009	2010	2011	2012	2013
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	名古屋行き高速バスの運行	三重交通	○大阪も	○大阪も	○大阪も	○名古屋のみ	○名古屋のみ
	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	○ 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	⑯	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	○	○	○	○	○
	⑰	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	○	○	○	○	○
	⑱	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、鈴鹿市	○	○	○	×	×

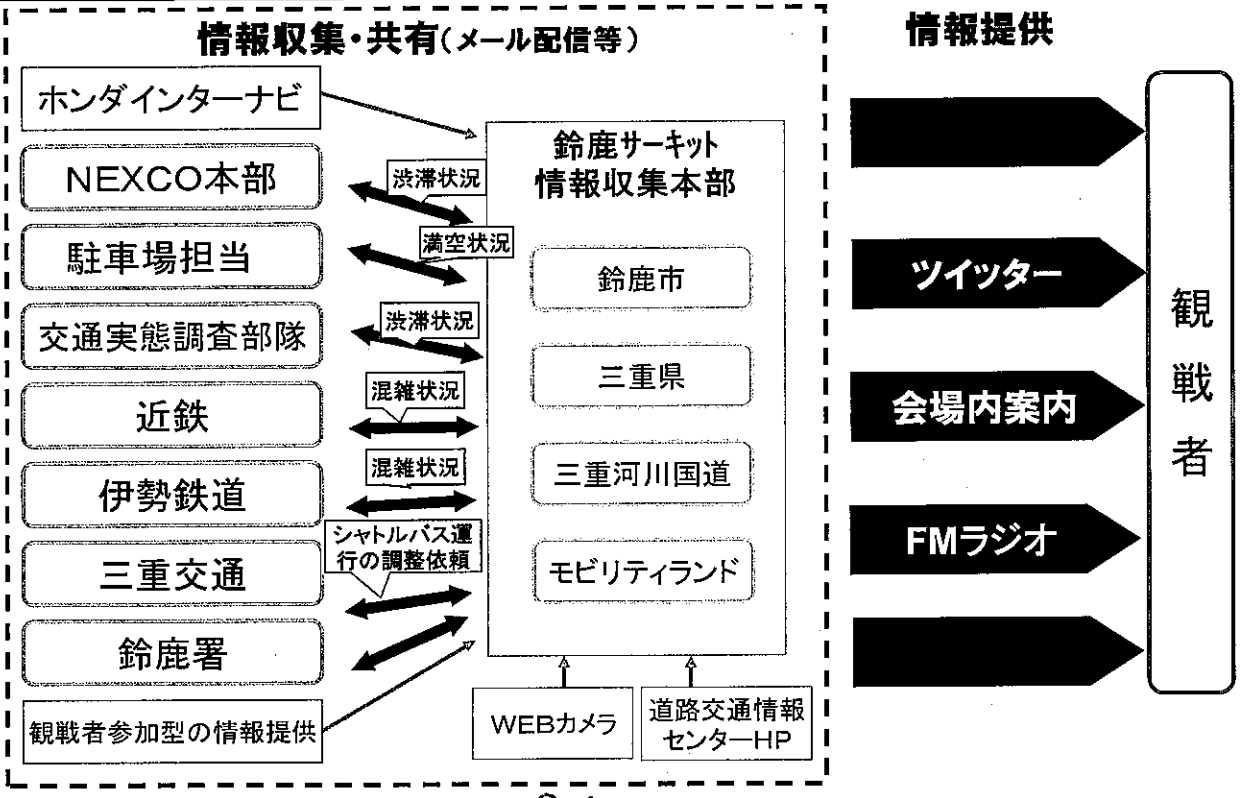
7

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）

→ツイッターにおいてリアルタイムに観戦者へ情報を提供

→ホンダインターナビ情報やスマホ対応のAcPro（アクプロ）も期間限定で提供

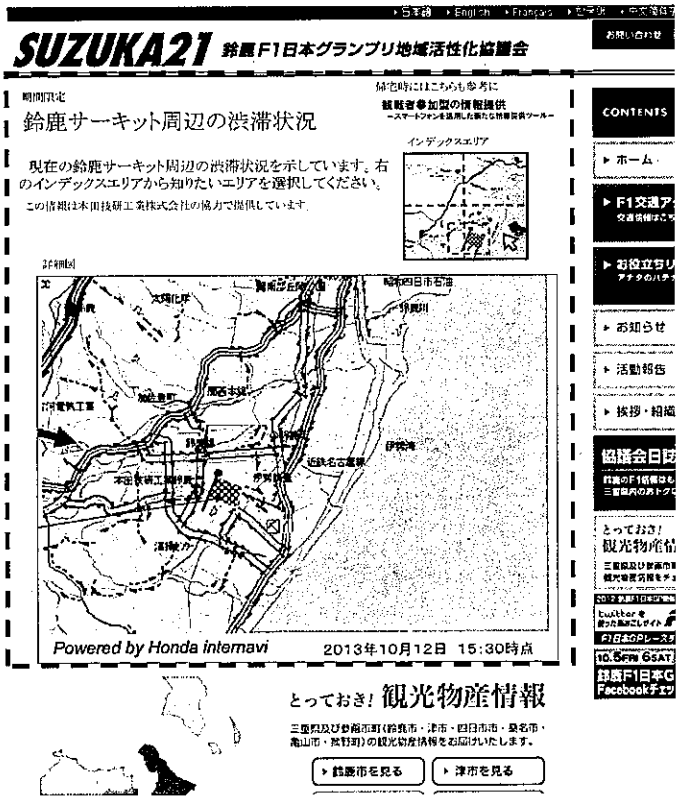


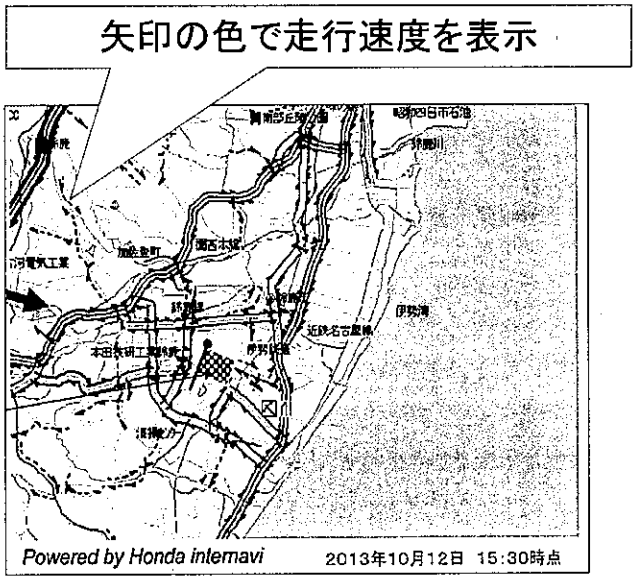
8

＜新施策＞各種渋滞情報や公共交通情報ツールの実施

◆F1協議会ページにて周辺の道路渋滞情報（インターナビ情報）を提供

■鈴鹿F1日本グランプリ
地域活性化協議会HP：TOPページ（イメージ）



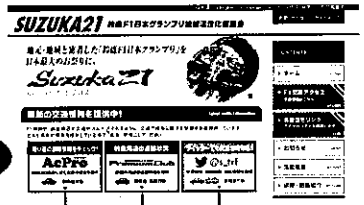


■ホンダ　インターナビ
インターナビサービス契約者の車両データやＶＩＣＳデータを活用し、リアルタイム（５分単位）で区間上の走行速度を表示するシステム。
契約者向けのサービスだが本田技研工業（株）の協力により期間限定で一般に公開。

＜新施策＞各種渋滞情報や公共交通情報ツールの実施

◆ホンダインターナビによる鈴鹿周辺の渋滞情報の提供
◆AcPro（アクプロ）による観戦者を対象とした、帰宅ルートの渋滞情報の提供
◆ツイッターによる公共交通を含めた交通情報の提供

【鈴鹿Ｆ１日本グランプリ地域活性化協議会HP】



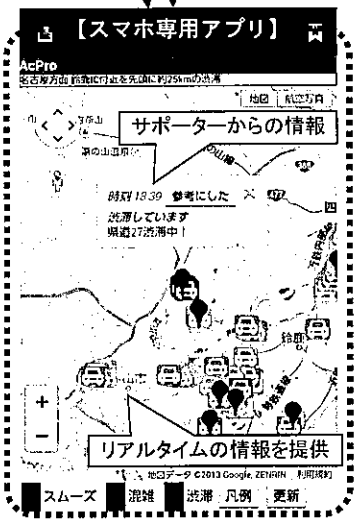
上段：各HPのアクセス数
下段：協議会HPからのリンク数

1.8万アクセス
578

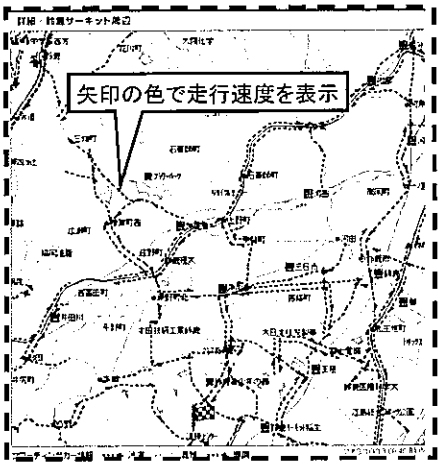
計測なし※
830

2,714フォロワー
358

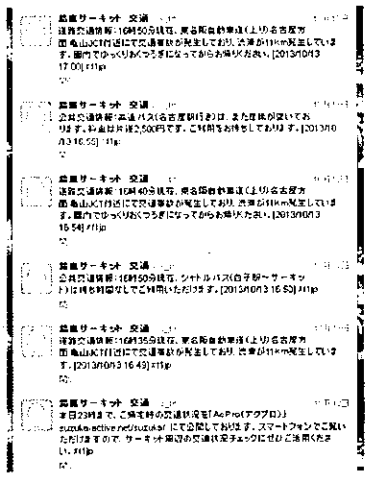
【スマホ専用アプリ】



リアルタイム道路渋滞情報(ホンダインターナビ)



【ツイッター】



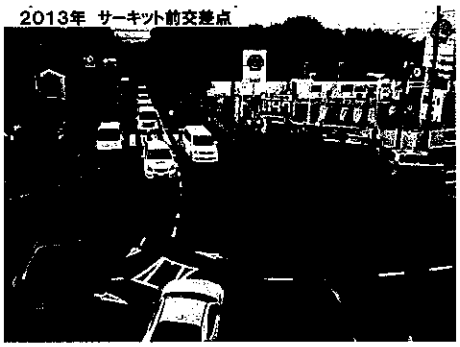
※システム的な理由により、アクセス数はカウントせず

３．社会実験の評価
ー交通円滑化施策の評価ー

３－１．交通円滑化の目標の達成度

３－２．施策の評価（定量データ）

３－３．施策の評価（利用者満足度）



11

３－１．交通円滑化の目標の達成度

（１）鈴鹿周辺の渋滞解消時間
（２）公共交通機関分担
（３）鈴鹿IC利用割合

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（詳細分析中）

◆公共交通機関分担は、概ね3割を維持し、目標を達成

◆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	2013
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 達成	5時間程度 達成	5時間程度 達成	5時間程度 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%	29%	28%	31% 達成
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%	29%
		終日	21%	22%	22%	22%	23%	25%
	IC利用時間の分散（均等利用） 50%		―	27%	43%	43%	47%	45%

※レース終了後8時間

3―1.（1） 鈴鹿周辺の渋滞解消時間

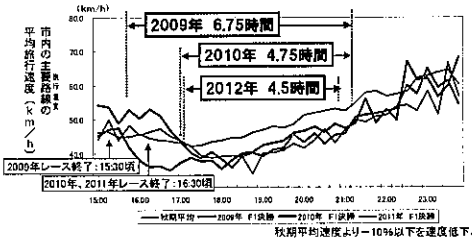
■鈴鹿市内の主要路線の速度低下を分析（通常日曜日と決勝日を比較）
→通常日曜日の平均速度より低下した時間は約5時間と目標を達成

【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

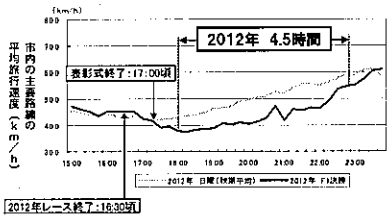
	2009	2010	2011	2012	2013
市内の速度地下時間(時間)	約7時間	約5時間	約5時間	約5時間	約5時間

<2009年、2010年、2011年開催時>



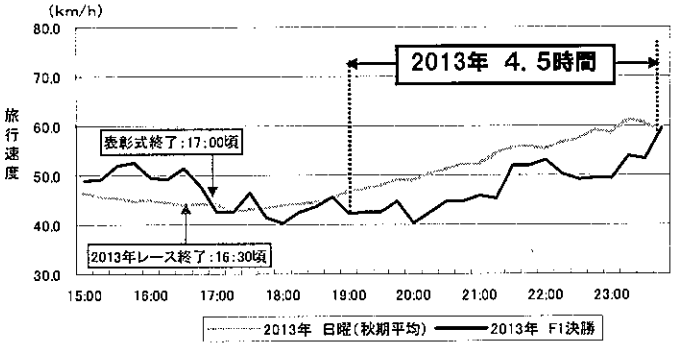
※民間プローブデータ(ホンダインターナビ)より算出 データ取得件数(15:00～23:45)
・秋期平均 平均：187件/15分 最大：294件/15分
・2009年F1決勝 平均：247件/15分 最大：575件/15分
・2010年F1決勝 平均：387件/15分 最大：684件/15分
・2011年F1決勝 平均：353件/15分 最大：663件/15分

<2012年開催時>



※民間プローブデータ(ホンダインターナビ)より算出 データ取得件数(15:00～23:45)
・秋期平均 平均：291件/15分 最大：464件/15分
・2012年F1決勝 平均：1,217件/15分 最大：2,123件/15分

<2013年開催時>



秋期平均速度(2009年・2010年・2011年・2012年9～11月の日曜と2013年9～10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(ホンダインターナビ)より算出
<データ取得件数(15:00～23:45)>
・秋期平均
平均：364件/15分 最大：571件/15分
・2013年F1決勝
平均：1,035件/15分 最大：1,780件/15分

【鈴鹿サーキット付近(18:00頃)】

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

【公共交通機関分担割合】

（人）3日間

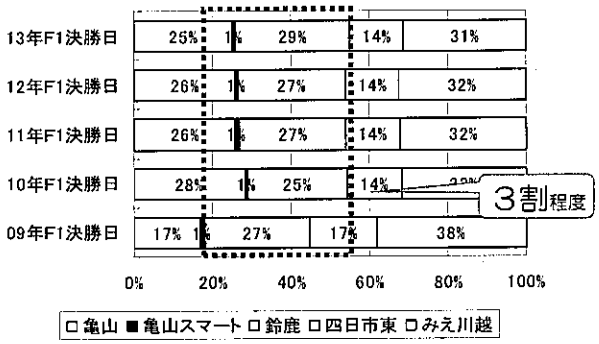
		2006年	2011年		2012年		2013年	
来場者数			199, 000		208, 000		171, 000	
鉄道	近鉄 白子駅	25%	(33, 309)	29%	(34, 431)	28%	(31, 487)	31%
	近鉄 平田町駅		(3, 631)		(3, 809)		(4, 635)	
	伊勢鉄 サーキット稲生駅		(19, 038)		(19, 588)		(15, 999)	
	鉄道計		55, 978		57, 828		52, 121	
高速バス（名古屋）			912		1, 040		694	

出典 関係機関データ
※「行き」の利用者数で算出

3—1.（3） 鈴鹿IC利用割合

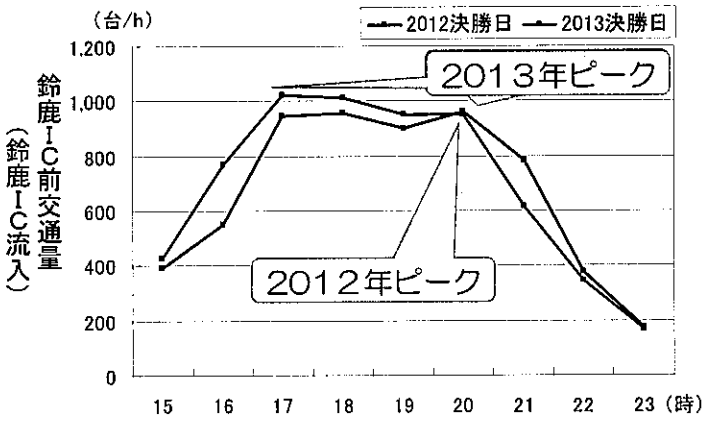
■決勝日夕方（8時間）の周辺高速インターチェンジ（IC）の利用台数の割合を比較
→鈴鹿ICの利用は約3割と、これまでの割合を概ね維持
■鈴鹿ICの時間帯別の利用台数推移を昨年と比較（時間分散を分析）
→鈴鹿ICのピーク時間は昨年と同傾向で分散化の傾向

【鈴鹿市周辺主要高速ICの利用交通量割合】



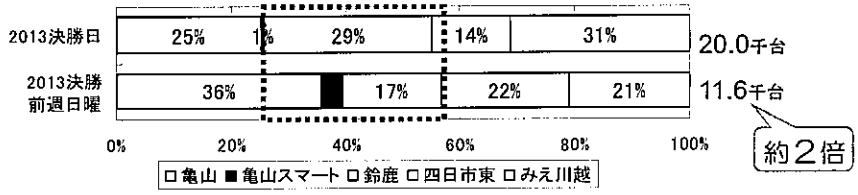
出典 NEXCO IC利用台数データ

【時間別の鈴鹿IC利用（入り交通量）】



出典 NEXCOデータ

【主要高速ICの通常日曜と決勝日の交通量割合】



出典 NEXCO IC利用台数データ

※2013決勝日は、亀山JCT付近（上り）で14:52に事故発生（17:00頃事故処理終了）

３－２．施策の評価（定量データ）

（１）公共交通機関関連施策の評価
（２）自動車関連施策の評価
（３）共通施策の評価

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	2013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%	31%	○
	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	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	694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	3,967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%	25%	25%	29%	○
	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	－	－	－	－	－		
	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	ツイッターによる周辺情報の提供	－	－	－	－	－		
	⑬	ホンダインターナビ交通情報の提供	－	－	－	－	－		
	⑮	AcPro（アクプロ）スマートフォンを活用した情報提供	－	－	－	－	－		

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

◆公共交通機関（鉄道）の利用率は約3割（2012年同等、施策実施前約2．5割）
◆鈴鹿サーキット－近鉄白子駅のシャトルバスの利用率は約6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16分、午後平均：約17分）

◇公共交通利用は約3割

（人）3日間

		2006年	2011年		2012年		2013年	
来場者数			199, 000		208, 000		171, 000	
鉄道	近鉄白子駅	25%	(33, 309)	29%	(34, 431)	28%	(31, 487)	31%
	近鉄平田町駅		(3, 631)		(3, 809)		(4, 635)	
	伊賀鉄サーキット場生駅		(19, 038)		(19, 588)		(15, 999)	
	鉄道計		55, 978		57, 828		52, 121	
高速バス（名古屋）			912		1, 040		694	

出典　関係機関データ

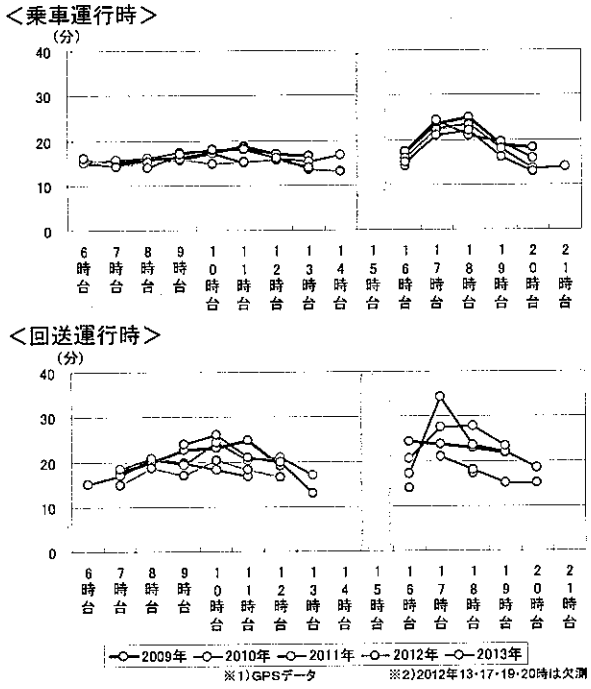
◇シャトルバス利用率は6割

（人）3日間

	2011年		2012年		2013年	
近鉄白子駅	60, 648		68, 667		63, 021	
駅シャトル利用者数	41, 873	69%	45, 108	66%	37, 163	59%

出典　関係機関データ
※「行き」「帰り」の利用者数

◇例年同等レベルの所要時間（観客輸送時）



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

公共交通機関

◆高速バス利用者が約1,000人減少（昨年の約7割の利用）
◆四日市駅前駐車場（くすのき、JA四日市）では、顕著な利用は見られず

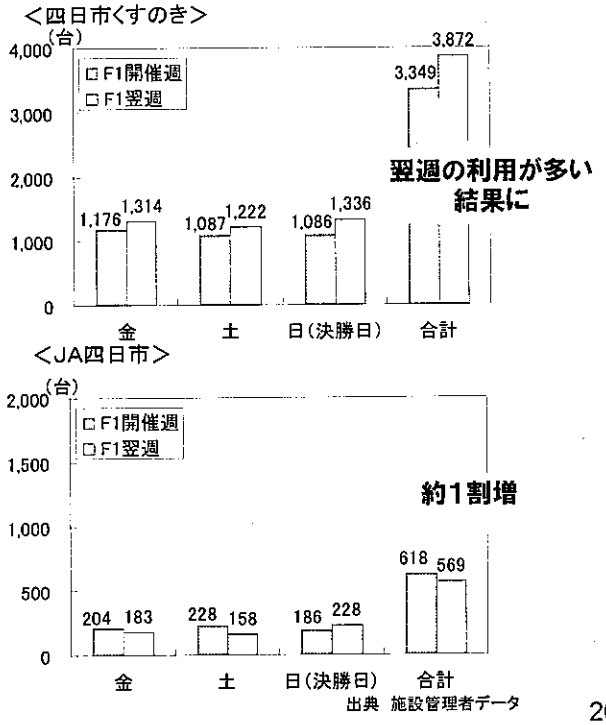
◇前回に比べ高速バスの利用者数が減少

（人）3日間

	2011年	2012年	2013年
利用者数（人）	3, 270	3, 711	2, 721
投入台数	88	98	70

出典　三重交通データ
※「行き」「帰り」の利用者数

◇四日市駅前駐車場の利用傾向は見られず



出典　施設管理者データ

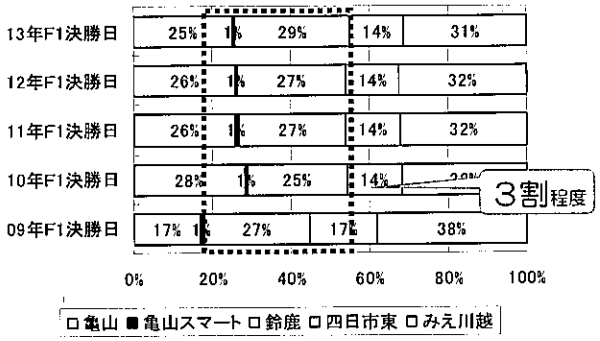
3－2.（2）⑦⑧⑨⑩ 各種案内施策

自動車交通

◆鈴鹿ICの利用割合は過年度同程度の約3割、通常時に比べ12ポイント増加
◆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

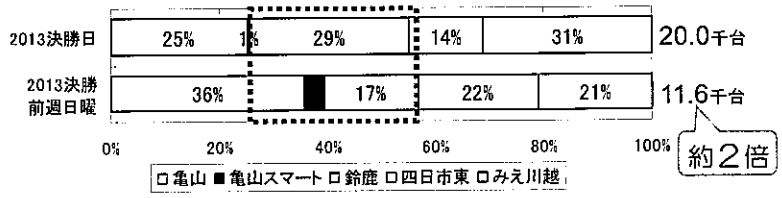
◇鈴鹿IC利用は過年度同等、通常時より減

【鈴鹿市周辺主要高速ICの利用交通量割合】



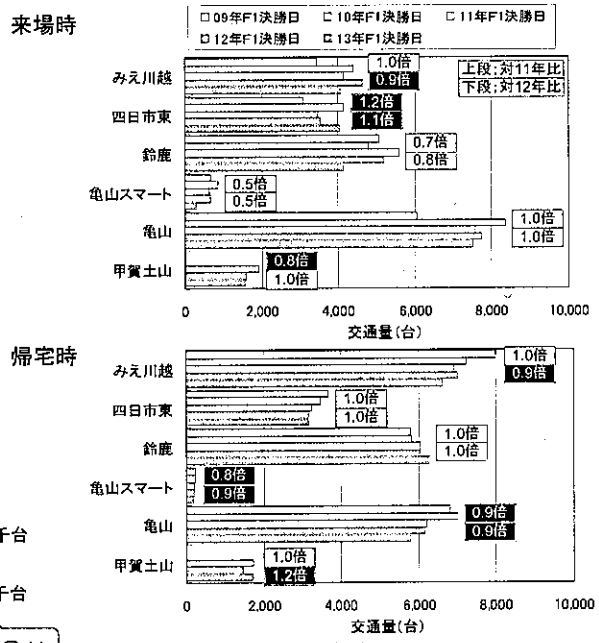
出典 NEXCO IC利用台数データ

【主要高速ICの通常日曜と決勝日の交通量割合】



出典 NEXCO IC利用台数データ

◇来場時の交通は分散傾向、帰宅時の交通はほぼ同等



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 13年決勝日H25.10.13
行き 09:0時～13時台/10,11,12,13:1時～14時台
帰り 09:14時～22時台/10,11,12,13:15時～23時台

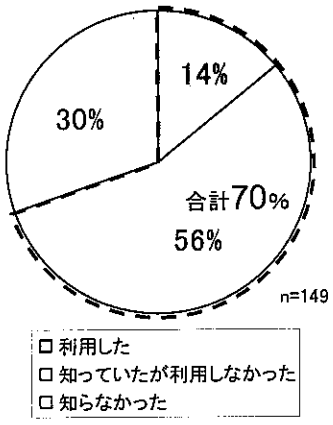
21

3－2.（3）⑬ ツイッターによる周辺情報の提供
⑭ ホンダインターナビ交通情報の提供
⑮ AcPro（アクプロ）スマートフォンを活用した情報提供

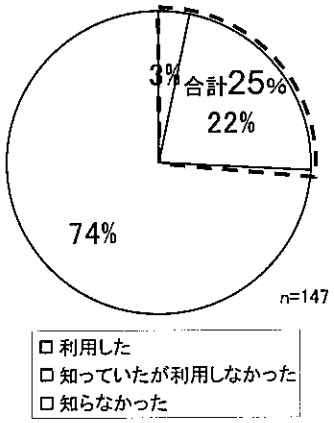
自動車交通

◆ツイッターの認知率は70%、利用率は14%。
◆ホンダインターナビ交通情報提供の認知率は25%、利用率は3%。
◆AcPro（アクプロ）の認知率は48%、利用率は15%。

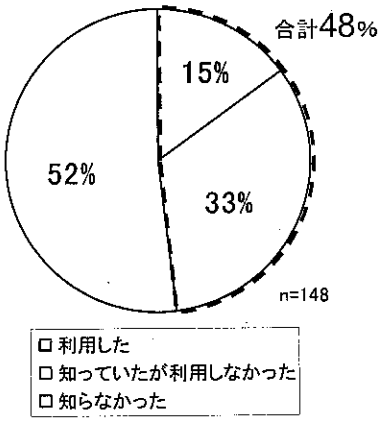
【ツイッター利用状況】



【ホンダインターナビ利用状況】



【AcPro（アクプロ）利用状況】



３－３．施策の評価（利用者満足度）

（１）鈴鹿周辺の渋滞解消時間
（２）公共交通機関分担
（３）鈴鹿IC利用割合

３－３．施策の評価（利用者満足度）

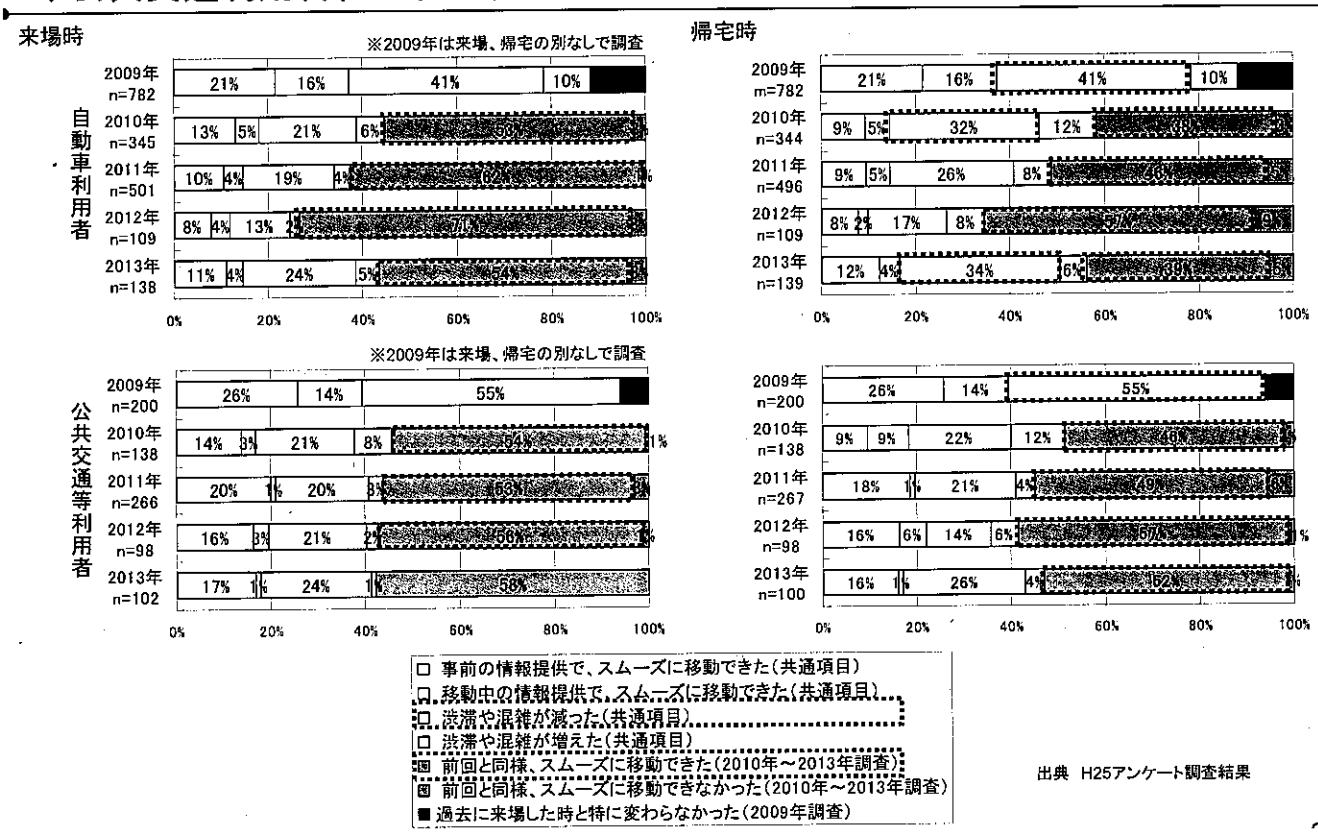
◆各施策に関する観戦者の満足度は良好（アンケート調査結果より分析を実施）

		施策	前回交通状況との比較				
			2009年	2010年	2011年	2012年	2013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%	前回と同様にスムーズに移動できたと実感 :52%
	②	白子駅シャトルバスルート（専用ルート区間）の設定					
	③	近郊都市駅前パーク＆バスライドの実施					
自動車交通	④	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% 渋滞や混雑が減ったと実感 :32%	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%	前回と同様にスムーズに移動できたと実感 :39% 渋滞や混雑が減ったと実感 :34%
	⑤	高速　情報板・路側ラジオ					
		国道　情報板					
	⑥	FMラジオによる駐車場案内・渋滞情報提供					
共通	⑦	協議会HPの設置	同上	同上	同上	同上	同上
	⑧	ツイッターによる周辺情報の提供	－	－			

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「渋滞や混雑が減った」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」は昨年同等

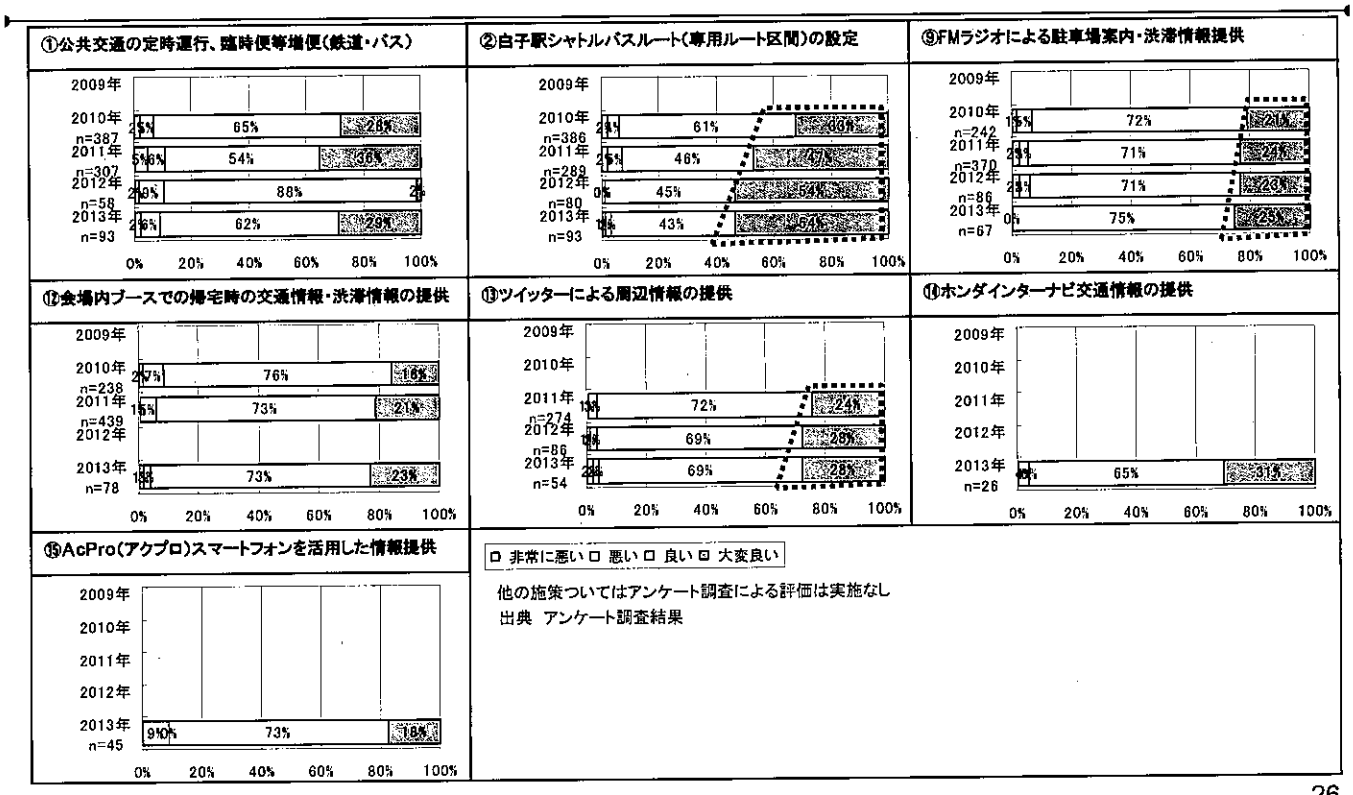


出典　H25アンケート調査結果

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

◆新たに実施した「ホンダインターナビ」「AcPro」については約9割が良いと回答



他の施策ついてはアンケート調査による評価は実施なし

出典　アンケート調査結果

4．今後に向けて

4. 今後にむけて

〔アンケート自由意見から抽出〕

□公共交通利便性の維持・向上 （13件）

- 白子から鈴鹿サーキットまでのシャトルバスが使用していた未供用バイパスが、来年から供用されるそうですが渋滞が非常に心配です。
- サーキットから白子駅までの臨時バスの最終便が早すぎる。サーキットでのイベント終了時刻に合わせて運行して欲しい。
- シャトルバス専用レーンを引き続き実施されたい。サーキット入口からバス乗降口が遠い。

□情報提供について （7件）

- ツイッターからの情報に周辺道路の混雑状況だけでなく、他の情報提供を載せて発信するべきと感じた(FM鈴鹿の周波数、アクプロのアドレス等)
- FM鈴鹿で道路情報を発信しているのであればもっと大きく紙面等に載せてほしい。（運転をしているとツイッターなどは利用しにくい。）
- 色々な媒体で、交通情報がでていることを知らなかった。もっと皆に分かりやすいよう呼びかけてほしい。

□安全性について （3件）

- 決勝後、横断中に信号無視の車が突っ込んできて、ひかれそうになりヒヤッとした。また他の観戦者の歩行者も赤信号で横断している人がおり、交通マナーを守る活動を期間中展開していただきたい。