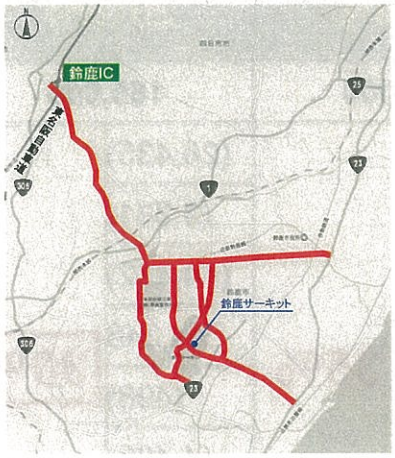
３－１．（１）　鈴鹿周辺の渋滞解消時間-①

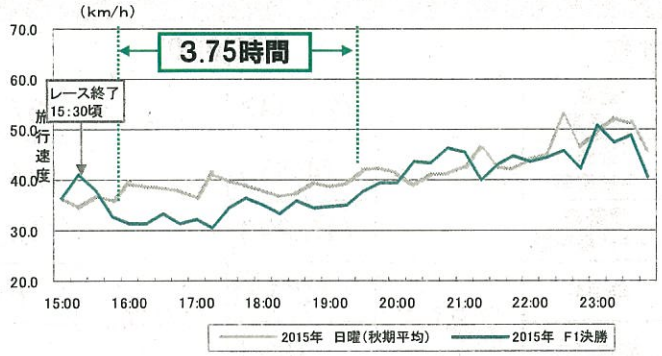
■サーキット周辺と鈴鹿ICへ向かうルート上の速度低下を分析（通常日曜日と比較）
→レース後から通常日曜以下の速度が継続して発生、概ね4時間で収束

【サーキット周辺および鈴鹿ICへ向かうルートの速度低下時間の評価】

F1開催日と秋期における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



：分析対象路線



秋期平均速度(2015年9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

【鈴鹿サーキット道路（16:00頃）】

３－１．（１）　鈴鹿周辺の渋滞解消時間-②

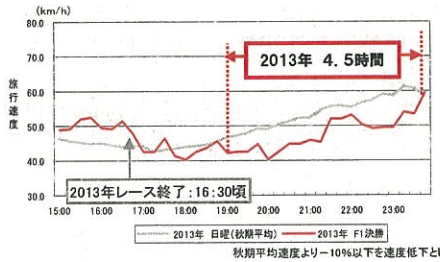
■鈴鹿市内の主要路線の速度低下を分析（通常日曜日と決勝日を比較）
→市内全域では約１．５時間程度

【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	2014	2015
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	－	約1.5時間

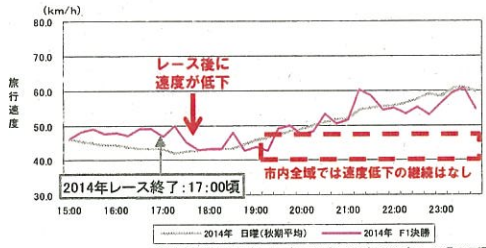
＜2013年開催時＞



秋期平均速度より－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
・2012年F1決勝　平均；1,035件/15分　最大；1,780件/15分

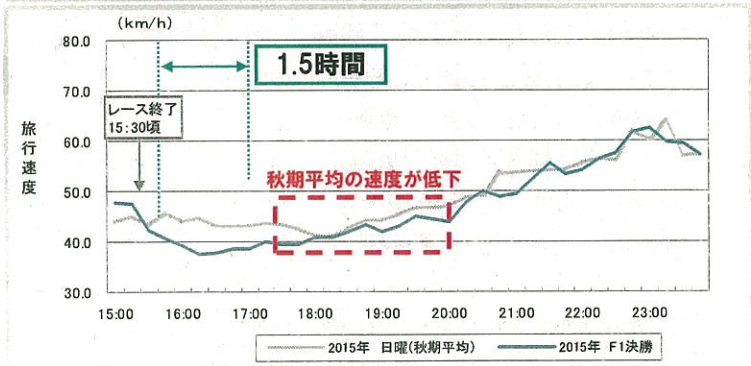
＜2014年開催時＞



秋期平均速度(2009年・2010年・2011年・2012年・2013年9～11月の日曜と2014年9～10月の日曜平均)より－10%以下を速度低下として算出

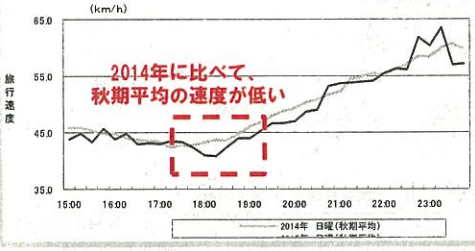
※民間プローブデータ（ホンダインターナビ）より算出　データ取得件数（15:00～23:45）
・秋期平均　平均；412件/15分　最大；652件/15分
・2012年F1決勝　平均；760件/15分　最大；1,281件/15分

＜2015年開催時＞



秋期平均速度(2015年9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



使用しているデータが２日のみで、個々の日における速度低下が影響

⇩

10月データを追加して再度分析

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）
→昨年より5%減少

【公共交通機関分担割合】

（人）3日間

		2006年	2013年		2014年		2015年	
来場者数			171,000		150,000		165,000	
鉄道	近鉄 白子駅	25%	(31,487)	33%	(37,993)	35%	(26,435)	30%
	近鉄 平田町駅		(4,635)		(4,311)		(3,381)	
	伊勢鉄 サーキット稲生駅		(15,999)		(13,904)		(14,432)	
	鉄道計		52,121		46,208		44,248	
バス	高速バス		(694)		(568)		(498)	
	その他（貸切バス）		(5,280)		(5,148)		(4,488)	
	バス計		5,921		5,716		4,986	
公共交通計			58,035		51,924		49,234	

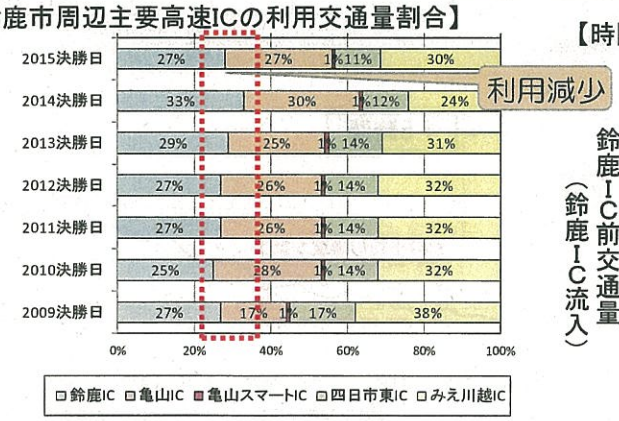
出典　関係機関データ
※「行き」の利用者数で算出

13

３－１．（３）　鈴鹿IC利用割合

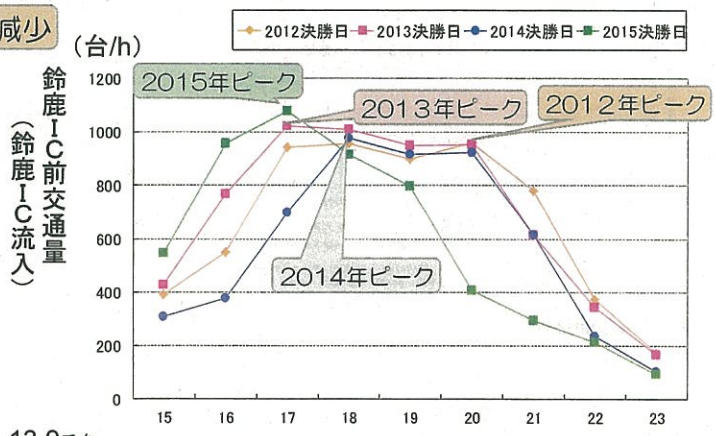
■決勝日夕方（8時間）の周辺高速インターチェンジ（IC）の利用台数の割合を比較
→鈴鹿ICの利用が昨年より減少
■鈴鹿ICの時間帯別の利用台数推移を昨年と比較（時間分散を分析）
→鈴鹿ICのピーク時間は16時～18時に集中

【鈴鹿市周辺主要高速ICの利用交通量割合】



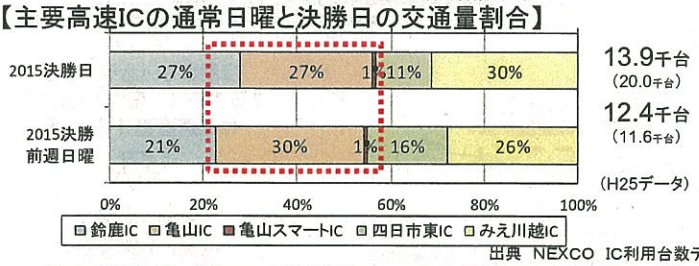
出典　NEXCO　IC利用台数データ

【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）

14

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	2014年	2015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%	34%	35%	30%	×
	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	平均15分	平均14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	568人	498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	4,441台	4,470台	4,169台	×
自動車交通	⑦	情報板・路側ラジオ	鈴鹿IC利用率	24%	25%	25%	25%	29%	33%	27%	○
	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	－	－	－	－	－	－	－	－	－
	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	－	－	－	－	－	－	－	－	－
	⑮	動画による周辺状況の情報提供「みち録」	－	－	－	－	－	－	－	－	－

3－2．（1）①公共交通の定時運行、臨時便等増便（鉄道、バス）
3－2．（1）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5%減少
◆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7割
◆近鉄白子駅シャトルバス所要時間は、目立った遅れもなくスムーズに運行（午前平均：約14分、午後平均：約21分）

◇公共交通利用は4%減少

（人）3日間

		2006年	2013年		2014年		2015年	
来場者数			171,000		150,000		165,000	
鉄道	近鉄白子駅	25%	(31,487)	34%	(37,993)	35%	(26,435)	30%
	近鉄平田町駅		(4,635)		(4,311)		(3,381)	
	伊勢鉄サーキット稲生駅		(15,999)		(13,904)		(14,432)	
	鉄道計		52,121		46,208		44,248	
バス	高速バス		(694)		(568)		(498)	
	その他（貸切バス）		(5,280)		(5,148)		(4,488)	
	バス計		5,921		5,716		4,986	
公共交通計			58,035		51,924		49,234	

出典　関係機関データ

◇シャトルバス利用率は7割

（人）3日間

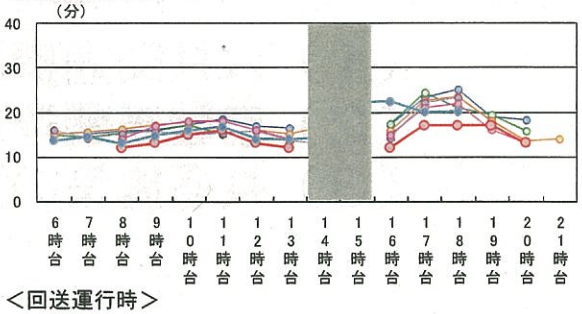
	2013年		2014年		2015年	
近鉄白子駅	63,021		53,847		53,071	
駅シャトル利用者数	37,163	59%	36,076	67%	38,470	72%

出典　関係機関データ

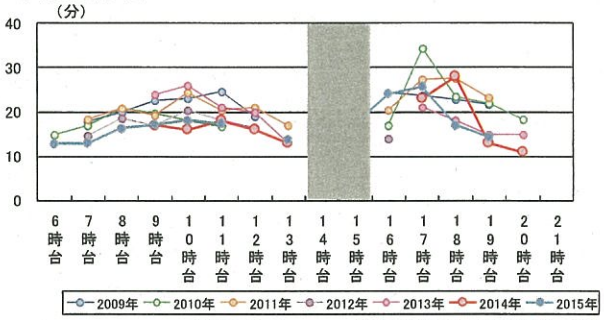
※「行き」「帰り」の利用者数

◇シャトルバスは目立った遅れなく運行

＜乗車運行時＞



＜回送運行時＞



※1）GPSデータ　※2）2012年13・17・19・20時は欠測

3－2．（1）③名古屋行き高速バスの運行
3－2．（1）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

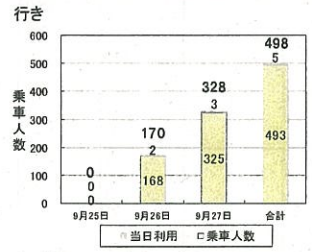
◆高速バス利用者が800人減少
◆帰宅時には当日利用が全体の約3割を占め、鉄道などからバスに転換
◆貸切バスの利用は700人減少
◆四日市駅前駐車場（くすのき、JA四日市）では、前々週に比べ利用者が減少

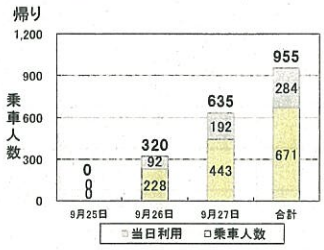
◇前年に比べ高速バスの利用者数が減少

	2013年	2014年	2015年
利用者数（人）	2,721	2,253	1453
投入台数	70	67	33

出典　三重交通データ
※「行き」「帰り」の利用者数

◇帰宅時は当日利用が約1/3





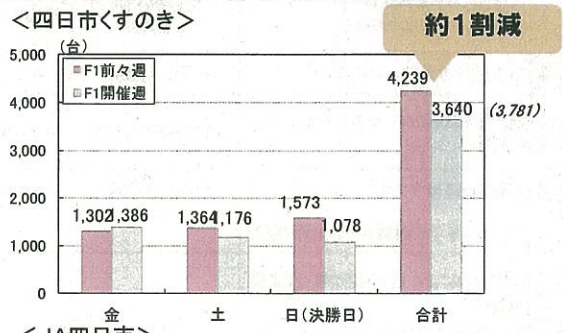
◇貸切バスの利用は減少

	2013年	2014年	2015年
利用者数（人）	5,287	5,148	4,488
台数	160	156	136

出典　鈴鹿サーキットデータ

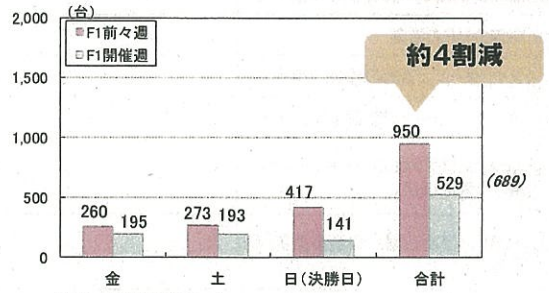
◇四日市駅前駐車場の利用が減少

＜四日市くすのき＞



＜JA四日市＞

※斜体の数値は2014年の利用者数



出典　施設管理者データ

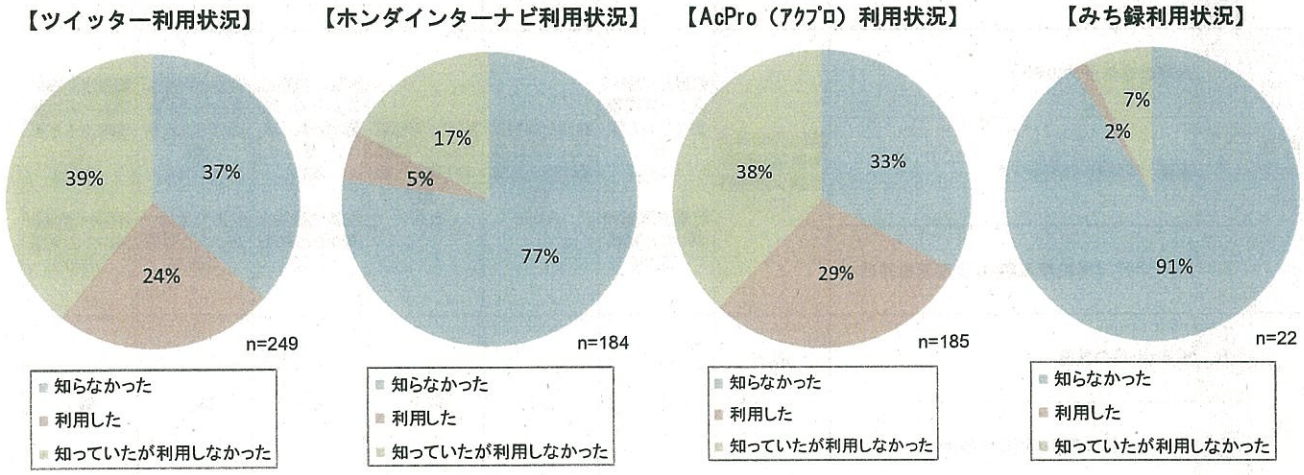
３－２．（２）⑬　ツイッターによる周辺情報の提供
３－２．（２）⑭　ホンダインターナビ交通情報の提供
３－２．（２）⑮　ＡｃＰｒｏ（アクプロ）スマートフォンを活用した情報提供
３－２．（２）⑯　動画による周辺状況の情報提供「みち録」

◆ツイッターの認知率は約6割、利用率は約4割。

◆ホンダインターナビ交通情報提供の認知率は約2割、利用率は約2割。

◆AcPro（アクプロ）の認知率は約7割、利用率は約4割。

◆みち録の認知度は約1割、利用率は約2割。



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	2014年	2015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%	前回と同様にスムーズに移動できたと実感 :45%	前回と同様にスムーズに移動できたと実感 :38%
	②	白子駅シャトルバスルート（専用ルート区間）の設定							
	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	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%	前回と同様にスムーズに移動できたと実感 :40% 渋滞や混雑が減ったと実感 :25%	前回と同様にスムーズに移動できたと実感 :32% 渋滞や混雑が減ったと実感 :24%
	⑦	高速　情報板・路側ラジオ							
	⑨	FMラジオによる駐車場案内・渋滞情報提供							
共通	⑪	協議会HPの設置	同上	同上	同上	同上	同上	同上	同上
	⑬	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）

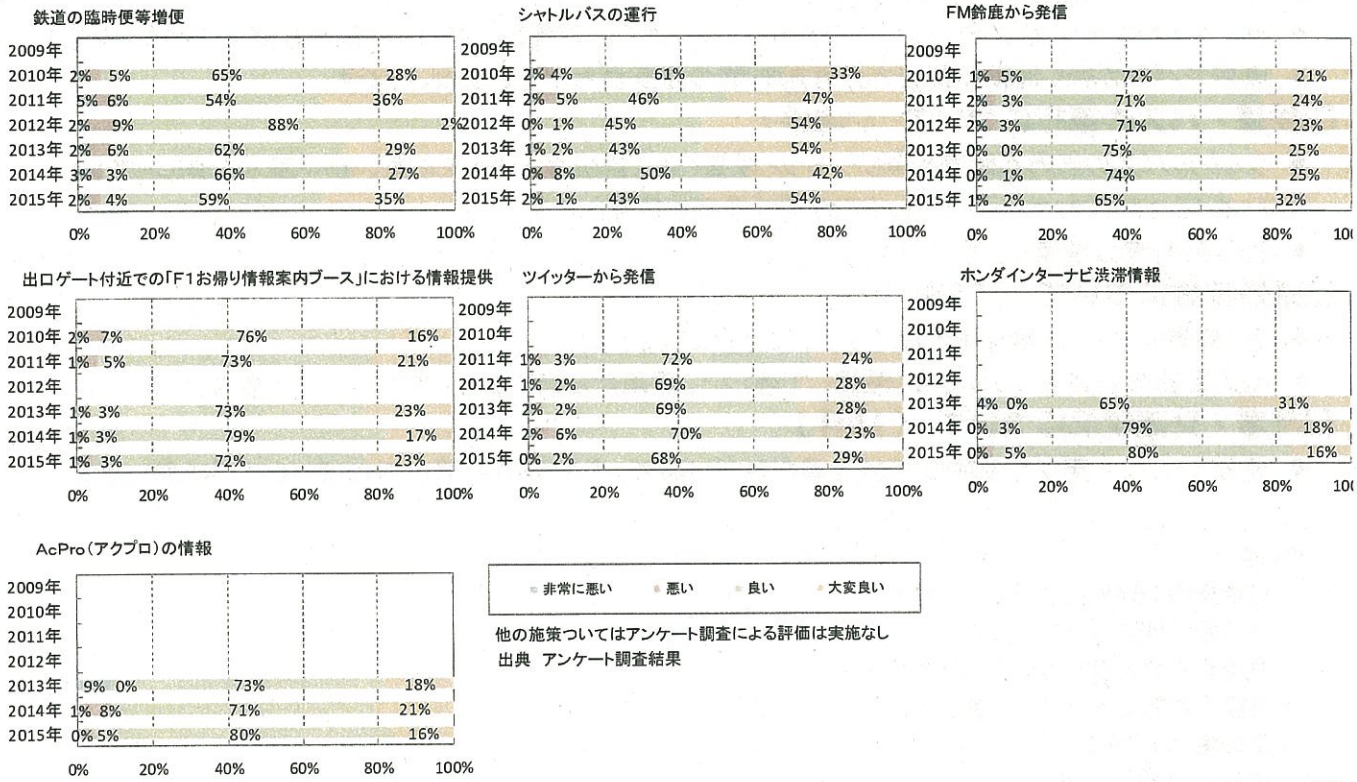
◆来場時は、「前回と同様にスムーズに移動」が約1割程度減少
◆帰宅時、昨年より公共交通の「渋滞や混雑が減った」が増加

出典　H26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

◆各施策ともに「良い」、「大変良い」という肯定的な回答が8割以上



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〕 総数175件

□情報提供について （26件）

- 観戦ガイドに交通情報の案内チラシなどを挟みこんで欲しい。
- サーキットのグランドスタンドインフォメーションなどでも積極的に掲示して頂ければより助かります。
- 園内でバスの待ち時間や駅までの移動時間の目安がわかるとうれしいです。

□鉄道・バスの運行について （18件）

- シャトルバスの終わる時間が早い。もっと夜遅くまで鈴鹿サーキットで買い物や展示を楽しみたい。
- F1イベントに合わせたシャトルバスの運行予定を実施して欲しい。
- 鉄道の列車の増便をしてほしい。

□道路整備について （15件）

- 早く鈴鹿ICまで4車線化すればもう少しまともにはなるはず。
- 周辺道路の歩道をもう少し広く整備して欲しい。歩道から出て歩く人やなどがいて危ない。

□渋滞・交通状況について （15件）

- 通勤ラッシュと重なる金曜の方が渋滞がひどいので、その辺の対策があればいいかなと思います。

その他

- 駐車場内の誘導について （9件）
- バス乗り場について （7件）
- 鉄道駅での誘導について （4件）
- 外国人対応について （3件）
- その他 （47件）
- 応援 ・感謝（31件）

160113環境整備部会　系統図

■鈴鹿Ｆ１日本グランプリ地域活性化協議会

■目的：観光資源を活用したおもてなしの向上と地域の活性化を図る
（鈴鹿Ｆ１日本グランプリ地域活性化協議会　規約　第２条抜粋）
鈴鹿Ｆ１日本グランプリは，三重県が有する貴重な観光集客資源であり，経済効果も計り知れないものである。
この協議会は，「鈴鹿Ｆ１日本グランプリ」再開に伴う，多くの集客による影響とその対策に向けて，官民が連携して周辺環境整備と受け入れ体制の向上等について連絡調整を行い，観光資源を活用したおもてなしの向上と地域の活性化を図ることを目的とする。

■目標
①動員数：最大動員数１５万人（９月２７日決勝日）
②お客様目線の最高のおもてなしを実施
③重点期間：２０１５年９月２４日（木）～２７日（日）の４日間
④場所：各市町・各駅・各道路中心に，および鈴鹿サーキットで
⑤鈴鹿Ｆ１協議会構成団体の連携　状況において外部との連携

■内容　（鈴鹿Ｆ１日本グランプリ地域活性化協議会　規約　第３条抜粋）
協議会は，この会の目的を達成のするため，次のことについて協議する。

（１）地域振興に関すること。	おもてなし部会
（２）おもてなしに関すること。	おもてなし部会
（３）交通渋滞対策に関すること。	環境整備部会
（４）来場者の公共交通手段の確保に関すること。	環境整備部会
（５）臨時駐車場に関すること。	環境整備部会
（６）周辺の環境問題に関すること。	環境整備部会
（７）道路等インフラ整備に関すること。	環境整備部会
（８）情報提供・ＰＲに関すること。	おもてなし部会・環境整備部会
（９）その他協議会で必要と認めたこと。	該当部会

多くのＦ１ファンをきちんと受け入れるために地元・地域としっかり連携し最高のおもてなしを行う。

■展開系統図
2015年テーマ
【第1案】ホンダとともに鈴鹿から元気発信！【第2案】ホンダ参戦！鈴鹿から世界へ【第3案】最速のレースを盛り上げよう！～ホンダとともに～
目的
鈴鹿Ｆ１日本グランプリは，三重県が有する貴重な観光集客資源であり，経済効果も計り知れないものである。
この協議会は，「鈴鹿Ｆ１日本グランプリ」再開に伴う，多くの集客による影響とその対策に向けて，官民が連携して周辺環境整備と受け入れ体制の向上等について連絡調整を行い，観光資源を活用したおもてなしの向上と地域の活性化を図ることを目的とする。

部会	目的	展開方策	施策	対象	No	内容	担当	進捗・結果	進捗状況
環境整備部会	（３）交通渋滞対策に関すること。	自動車 交通渋滞の早期緩和	推奨ルートの案内	観戦者	1	方面別推奨ルートの設定・案内 ポスター・ステッカー・ＨＰによる情報発信	鈴鹿ｻｰｷｯﾄ 鈴鹿市 関係機関	継続実施	実施済 8月下旬から順次掲示・配布
			推奨ＩＣの案内	観戦者	2	推奨IC出口の設定・案内 ポスター・ステッカー・ＨＰによる情報発信 みえ川越IC・四日市東IC・亀山IC・関IC	鈴鹿ｻｰｷｯﾄ NEXCO中日本 鈴鹿市	継続実施	実施済 8月下旬から順次掲示・配布
					3	推奨IC出口におけるのぼり旗の設置 みえ川越IC・四日市東IC・亀山IC・関IC	鈴鹿ｻｰｷｯﾄ NEXCO中日本 国土交通省 鈴鹿市	継続実施	実施済 推奨ICに合計75本設置
					4	推奨IC出口における誘導看板の設置 みえ川越IC・四日市東IC・亀山IC	鈴鹿ｻｰｷｯﾄ NEXCO中日本 国土交通省 鈴鹿市	継続実施	実施済 推奨ICに3基設置
			道路交通規制	観戦者 地元・地域・一般者	5	鈴鹿サーキット周辺を核とした市内全体交通規制	鈴鹿警察署 鈴鹿ｻｰｷｯﾄ 三重交通 国土交通省 鈴鹿市	継続実施	実施済 9/25～27
					6	シャトルバス快適輸送のための交通規制 鈴鹿サーキット側出口付近　等		継続実施	実施済 9/25～27
			信号交差点での交通整理	観戦者 地元・地域・一般者	7	信号交差点での交通整理 サーキット交差点・鈴鹿ＩＣ交差点・ 汲川原橋南詰交差点　等	鈴鹿警察署	継続実施	実施済 9/25～27
			誘導整理	観戦者 地元・地域・一般者	8	交通集中箇所における誘導整理 サーキット交差点・鈴鹿ＩＣ交差点・ 汲川原橋南詰交差点・白子駅周辺　等	鈴鹿警察署 鈴鹿ｻｰｷｯﾄ 国土交通省 近鉄 三重交通	継続実施	実施済 9/25～27
			工事自粛要請	道路工事業者 ライフライン事業者	9	Ｆ１開催期間中の道路工事・ライフライン工事の自粛要請	鈴鹿市	継続実施	実施済
		歩行者 歩行者の安全確保と誘導案内	歩車分離・安全確保	観戦者 地元・地域・一般者	10	Ｆ１開催時における歩行者の安全確保 鈴鹿サーキット交差点　等	鈴鹿警察署 鈴鹿ｻｰｷｯﾄ	継続実施	実施済 9/25～27
					11	歩道を有する推奨歩行ルートの設定 平田町駅～鈴鹿ｻｰｷｯﾄ間・白子駅～鈴鹿ｻｰｷｯﾄ間	鈴鹿ｻｰｷｯﾄ 鈴鹿市	継続実施	実施済 鈴鹿MAGAZINE　F1日本グランプリ別冊スペシャル2015に掲載
			誘導案内	観戦者	12	推奨歩行ルート誘導看板の設置 平田町駅～鈴鹿ｻｰｷｯﾄ間・白子駅～鈴鹿ｻｰｷｯﾄ間	鈴鹿ｻｰｷｯﾄ 鈴鹿市	継続実施	実施済
					13	ボランティアによる推奨歩行ルートの案内 総合ｲﾝﾌｫﾒｰｼｮﾝｾﾝﾀｰ、鈴鹿ｻｰｷｯﾄ周辺自治会	鈴鹿商工会議所 鈴鹿市	継続実施	実施済

（4）来場者の公共交通手段の確保に関すること。	自動車交通から公共交通への転換促進	公共交通機関利用促進	観戦者	14	公共交通機関利用促進キャンペーンの実施 ポスター・ステッカー・HPによる情報発信	近鉄 東海旅客 伊勢鉄道 三重交通 鈴鹿ｻｰｷｯﾄ NEXCO中日本 国土交通省 三重県 鈴鹿市	継続実施	実施済 9月上旬から順次掲示・配布
		公共交通利用者特典	観戦者	15	公共交通機関利用者への特典付加 Ｆ１観戦チケットとのセット販売　等	近鉄 伊勢鉄道 鈴鹿ｻｰｷｯﾄ	継続実施 （昨年度未実施）	未実施
	鉄道 鉄道駅の混雑解消	列車の増便	観戦者	16	利用ピークに合わせた列車の増便 列車車両の確保	近鉄 東海旅客 伊勢鉄道	継続実施	実施済
		白子駅での混雑整理	観戦者 地元・地域・一般者	17	白子駅周辺の誘導・混雑緩和	近鉄 三重交通 鈴鹿警察署	継続実施	実施済 本田技研社員駐車場を利用
		稲生駅での混雑整理	観戦者 地元・地域・一般者	18	稲生駅周辺の誘導・混雑緩和 コーンによる乗客の整列	伊勢鉄道 鈴鹿警察署	継続実施	実施済
		名古屋駅での乗車券販売	観戦者	19	JR/近鉄 名古屋駅での事前の乗車券販売	近鉄 東海旅客	継続実施	実施済
	鉄道 鉄道駅の設備充実	駅舎設備の充実	観戦者	20	トイレ等付帯設備の増設	近鉄 伊勢鉄道 鈴鹿市	継続実施	実施済 鈴鹿サーキット稲生駅に6基設置
	バス 白子駅前におけるバス待ち混雑の解消	白子駅周辺の整備	観戦者 地元・地域・一般者	21	白子駅前広場整備事業計画の実施	鈴鹿市	継続実施	実施済 整備事業の完成
		バスの運行効率向上	観戦者	22	バス停留所・待機場所確保	三重交通 鈴鹿市	継続実施	実施済 白子駅前センター商店街を利用
		バス待ち列の整理	観戦者	23	近隣の広場を活用しだバス待ち列の整理	三重交通 鈴鹿市	継続実施	実施済 本田技研社員駐車場を利用
		乗車券の事前販売	観戦者	24	シャトルバス乗車券の事前販売の実施	三重交通	継続実施	未実施
	バス 白子駅～鈴鹿サーキット間のスムーズな運行	優先レーンの確保	観戦者	25	中勢バイパイス稲生工区を利用した シャトルバス専用レーンの確保	国土交通省 鈴鹿警察署 三重交通 鈴鹿ｻｰｷｯﾄ 鈴鹿市	継続実施	実施済 9/25～27
	バス バス利用者へのサービス向上	名古屋・大阪～鈴鹿間直通バス運行	観戦者	26	名古屋～鈴鹿間の直通バスの運行	三重交通	継続実施	実施済 名古屋～鈴鹿のみ実施
		シャトルバスの運行時間延長	観戦者	27	シャトルバスの運行時間延長 鈴鹿サーキットイベント終了まで	三重交通	継続実施	実施済
	タクシー 交通渋滞の中でのスムーズな運行	乗車・降車場所の案内	観戦者	28	乗車・降車場所の案内 HPによる情報発信	鈴乃会 鈴鹿市	継続実施	実施済
（5）臨時駐車場に関すること。	駐車場の確保	市内各所における駐車場確保	観戦者	29	鈴鹿サーキット直営駐車場 及び協力駐車場の確保	鈴鹿ｻｰｷｯﾄ 鈴鹿市	継続実施	実施済
		鉄道駅近傍駐車場の確保	観戦者	30	くすのＪＡパーキング（近鉄四日市駅） ＪＡパーキング（近鉄四日市駅）	鈴鹿市	継続実施	実施済 協議会ホームページにて発信
	予約駐車場の確保	駐車場事前予約の実施	観戦者	31	鈴鹿サーキット直営駐車場事前予約の実施	鈴鹿ｻｰｷｯﾄ	継続実施	実施済
	駐車場場所の明確化	駐車場場所案内図配付	観戦者	32	ＩＣ付近コンビニやＳＡ・ＰＡなどで アクセスマップを配布	鈴鹿ｻｰｷｯﾄ 鈴鹿市	継続実施	実施済
		方面別駐車場の設定	観戦者	33	関東方面・関西方面・三重南部方面など 方面別に駐車場をエリア分けして設定・案内	鈴鹿ｻｰｷｯﾄ	継続実施	未実施
	二輪車・自転車駐輪場の設置	二輪・自転車駐輪場の設置	観戦者	34	鈴鹿サーキットゲートの近い位置に 二輪・自転車駐輪場を配置	鈴鹿ｻｰｷｯﾄ	継続実施	実施済
（6）周辺の環境問題に関すること。	ごみ問題	開催期間中の清掃	地元・地域・一般者	35	地元ボランティアと連携した清掃活動	鈴鹿市	継続実施	未実施
	騒音問題	住宅街での騒音対策	観戦者 地元・地域・一般者	36	白子駅周辺住宅街に注意喚起看板を設置	鈴鹿市	継続実施	実施済

（7）道路等インフラ整備に関すること。	交通実態の把握と対策	交通調査の実施	-	37	交通調査の分析と課題洗い出し	鈴鹿ｻｰｷｯﾄ 国土交通省 三重県 鈴鹿市	継続実施	実施済
	周辺道路整備	計画道路の早期完成	地元・地域・一般者 観戦者	38	周辺渋滞緩和・23，306号線への利便性向上 中勢バイパス４・７工区完成	国土交通省 鈴鹿市	未完成	検討済 7工区はH30完成予定　全線は概ね10年内に完成予定
				39	市内回遊の利便性向上 県道鈴鹿環状線（平野～国府・亀山鈴鹿線まで）	鈴鹿建設事 鈴鹿市	未完成	検討済 概ね10年内に完成予定
				40	市内回遊の利便性向上 県道鈴鹿環状線（国府～八野・亀山鈴鹿線以南）	鈴鹿建設事 鈴鹿市	未完成	検討済 完成未定
				41	23号線への利便性向上 県道鈴鹿環状線（国道23号～徳田・上野鈴鹿線以東）	鈴鹿建設事 鈴鹿市	未完成	検討済 H27.3完成
				42	23号線への利便性向上 県道鈴鹿環状線（徳田～中勢バイパス・上野鈴鹿線以西）	鈴鹿建設事 鈴鹿市	未完成	検討済 概ね10年内に着手予定
				43	地元町内狭路安全性向上 県道三行庄野線（御薗町）	鈴鹿建設事 鈴鹿市	未完成	検討済 完成未定
				44	道伯渋滞緩和 県道亀山鈴鹿線（野町国府線・道伯～野町）	鈴鹿建設事 鈴鹿市	未完成	検討済 概ね10年内に着手予定
				45	新名神への容易なアクセス 鈴鹿亀山道路（高規格道路）	国土交通省 三重県 NEXCO中日本 鈴鹿市 亀山市	未完成	検討中 完成未定
				46	東名阪の渋滞緩和 新名神（亀山JCT～四日市JCT） スマートＩＣ設置（（仮称）鈴鹿PA）	国土交通省 NEXCO中日本 鈴鹿市	未完成	検討済 H30完成予定
		車線の拡幅	地元・地域・一般者 観戦者	47	鈴鹿ＩＣへの渋滞利便性向上 神戸長沢線４車線化（三畑～フラワー道路）	鈴鹿建設事 鈴鹿市	未完成	検討済 １０年内に完成予定
				48	鈴鹿ＩＣへの渋滞利便性向上 神戸長沢線４車線化（フラワー道路～鈴鹿IC）	鈴鹿建設事 鈴鹿市	未完成	検討済 完成未定
				49	鈴鹿ＩＣへの渋滞利便性向上 汲川原橋徳田線４車線化（国府町～御薗町）	鈴鹿市	一部共用開始	検討済 H30.3完成予定
				50	鈴鹿ＩＣへの渋滞利便性向上 汲川原橋徳田線４車線化（汲川原橋～国府町）	鈴鹿市	未完成	検討済 完成未定
	周辺歩道整備	歩道の拡張	地元・地域・一般者 観戦者	51	Ｆ１時の歩車分離安全確保 県道稲生山線（近鉄白子駅～ｻｰｷｯﾄ道路間）	鈴鹿建設事 鈴鹿市	未完成	検討済 完成未定
				52	Ｆ１時の歩車分離安全確保 サーキット道路（ﾓｰﾀｰｽﾎﾟｰﾂｶﾞｰﾄ～稲生駅）	鈴鹿市	未完成	検討済 H31.3完成予定
	鈴鹿ＩＣ整備	鈴鹿ＩＣ渋滞解消	地元・地域・一般者 観戦者	53	鈴鹿ＩＣ料金所増強 鈴鹿ＩＣ出口～県道27号線道路延長	NEXCO中日本 鈴鹿警察署 鈴鹿市	未完成	検討済 完成未定
（8）情報提供・ＰＲに関すること。	リアルタイム渋滞・交通情報の収集	関係機関からの情報収集	-	54	鈴鹿サーキット情報収集本部を設置し，渋滞・交通・駐車場・公共交通機関情報等を収集	鈴鹿ｻｰｷｯﾄ 国土交通省 鈴鹿市	継続実施	実施済
		WEBカメラによる情報収集	-	55	主要交差点・駅にWEBカメラを設置し，渋滞・交通・公共交通機関情報等を収集	鈴鹿ｻｰｷｯﾄ 鈴鹿市	継続実施	実施済
	リアルタイム渋滞・交通情報の発信	twitterによる情報発信	観戦者 地元・地域・一般者	56	twitterを活用した渋滞・交通・駐車場・公共交通機関情報等の発信	鈴鹿ｻｰｷｯﾄ 国土交通省 鈴鹿市	継続実施	実施済
		ＶＩＣＳによる情報発信	観戦者 地元・地域・一般者	57	ＶＩＣＳを活用した渋滞情報の発信	国土交通省 鈴鹿ｻｰｷｯﾄ 鈴鹿市	継続実施	実施済
		ＦＭ放送による情報発信	観戦者 地元・地域・一般者	58	Suzuka Voice FM・FM三重を活用した渋滞・駐車場情報の発信	Suzuka Voice FM ＦＭ三重	継続実施	実施済
		国道での情報発信	観戦者 地元・地域・一般者	59	国道の情報板・路側ラジオ放送を活用した交通情報の発信	国土交通省	継続実施	実施済
		高速道路での情報発信	観戦者 地元・地域・一般者	60	高速道路の情報板・路側ラジオ放送を活用した交通情報の発信	NEXCO中日本	継続実施	実施済
		スマートフォンによる情報発信	観戦者 地元・地域・一般者	61	スマートフォンのアプリ（AcPro）を活用した交通情報の発信	国土交通省	継続実施	実施済
		ホンダインターナビによる情報発信	観戦者 地元・地域・一般者	62	ホンダインターナビを活用した交通情報の発信	鈴鹿ｻｰｷｯﾄ 鈴鹿市	継続実施	実施済
（9）その他	危機管理体制の充実	救急救護体制の整備	観戦者	63	場内：救護所に医師と消防士等を配置 場外：通常の救急救護体制	鈴鹿市医師会 鈴鹿ｻｰｷｯﾄ 鈴鹿市	継続実施	実施済
		自然災害対応	観戦者 地元・地域・一般者	64	地域防災計画，防災マニュアルによる対応 連絡体制，通信手段の確保	鈴鹿ｻｰｷｯﾄ 鈴鹿市	継続実施	実施済