

2016 鈴鹿F1 日本グランプリ救護活動結果

1 期 間

平成28年10月8日(土) 11:00から18:00まで

平成28年10月9日(日) 10:00から18:00まで

2 救護警備人員(2日間) 合計 46人

10月8日(土) 21人

10月9日(日) 25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96人

10月8日(土) 46人

10月9日(日) 50人

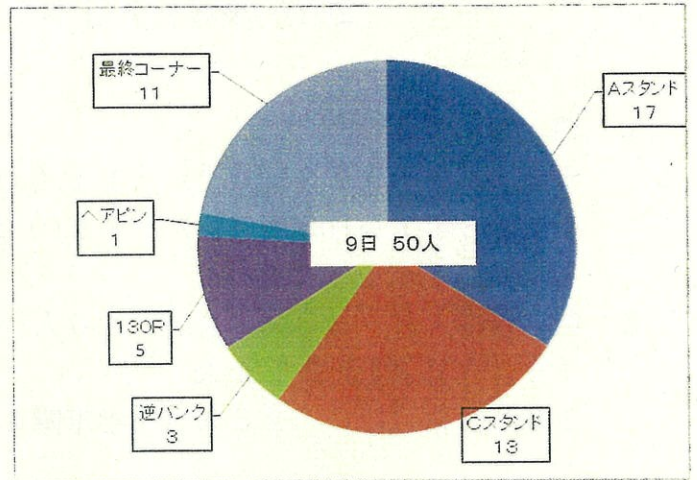
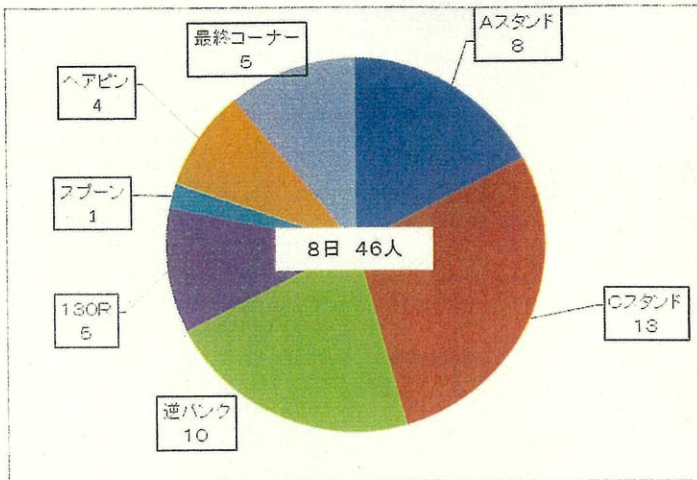
救護所名	救護処置人員		救護所名	救護処置人員	
	8日	9日		8日	9日
Aスタンド	8	17	スプーン	1	0
Cスタンド	13	13	ヘアピン	4	1
逆バンクオアシス	10	3	最終コーナー	5	11
130Rオアシス	5	5	合 計	46	50

4 もてぎ救急車による搬送

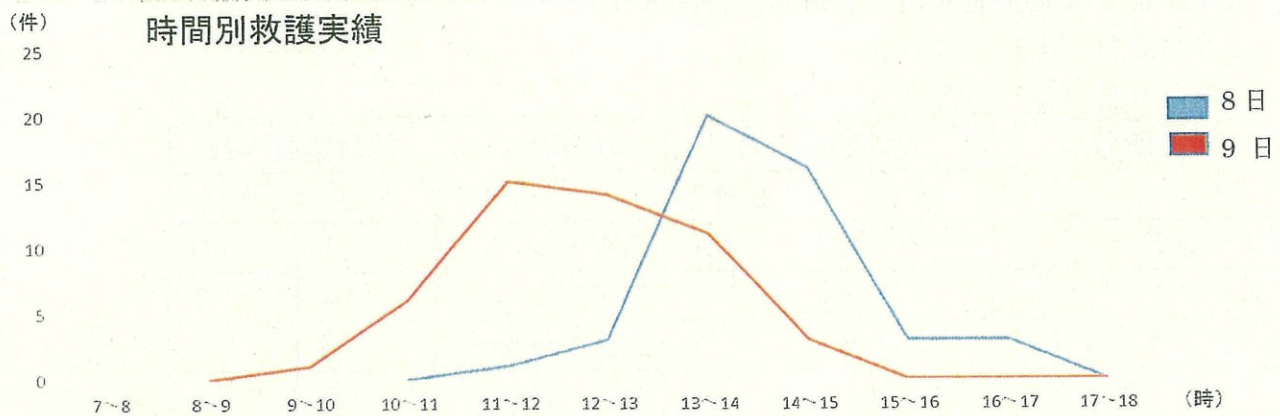
10月9日(日) もてぎ救急2号車 急病人1名を回生病院へ搬送

以 上

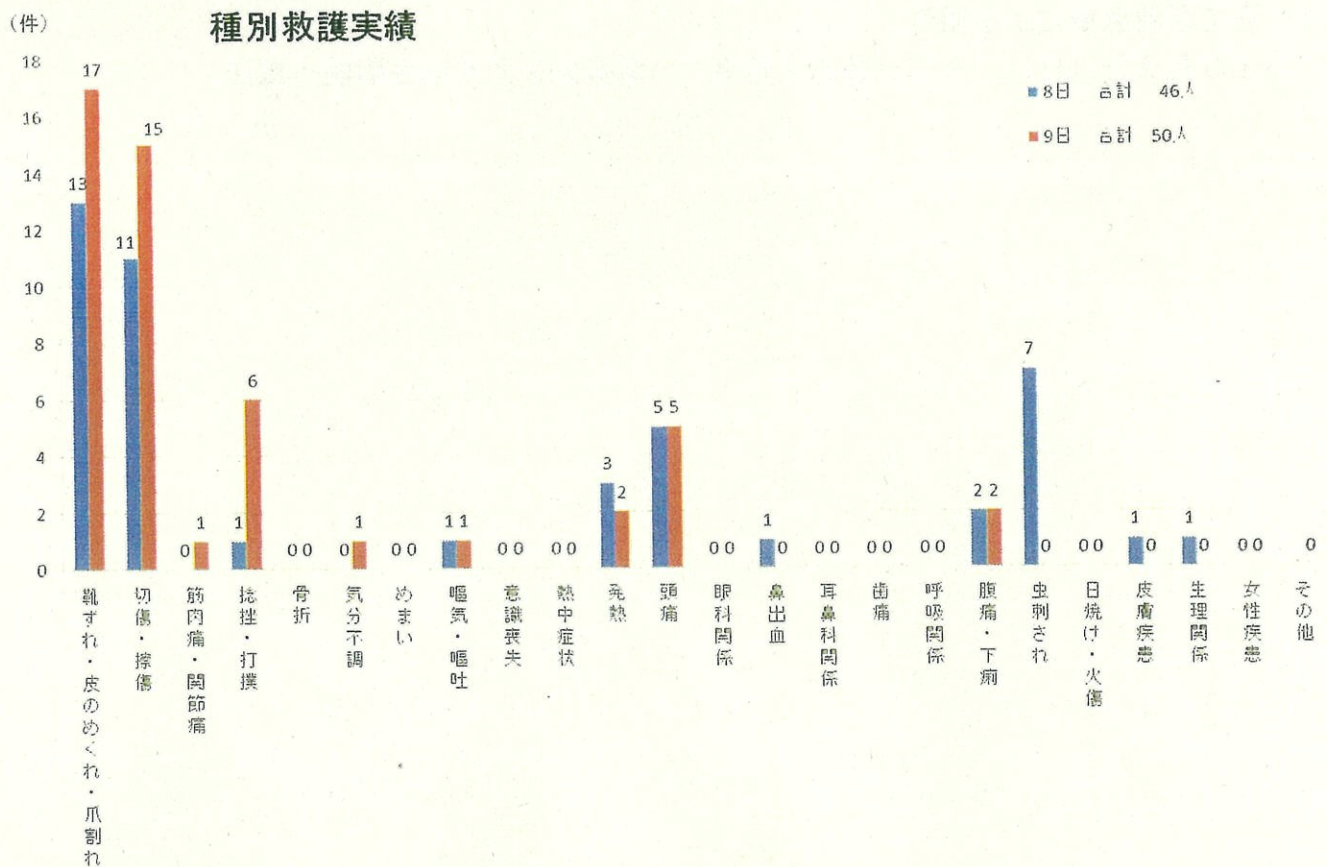
救護所別実績



時間別救護実績



種別救護実績



交通円滑化について

平成29年1月6日

鈴鹿市

1

《目次》

1. 鈴鹿F1日本グランプリ開催概要（2016）	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	9
3-1. 交通円滑化の目標の達成度	10
3-2. 施策の評価（定量データ）	16
3-3. 施策の評価（利用者満足度）	22
4. 今後に向けて	26

1. 鈴鹿F1日本グランプリ開催概要 (2016)

3

1. 鈴鹿F1日本グランプリ 開催概要 (2016)

- ◆2016年は、14万人以上が来場(前年から約2万人減少)
- ◆交通機関分担は公共交通利用が増加

【来場者数】

(万人)

		2006		2009		2010		2011		2012		2013		2014		2015		2016	
来場者	3日間	36.1		21.0		19.0		19.9		20.8		17.1		15.0		16.5		14.5	
	フリー走行	5.7		3.1		3.3		3.4		4.1		3.3		3.0		3.0		2.7	
	予選日	14.3		7.8		6.1		6.3		6.4		5.2		4.8		5.4		4.6	
	決勝日	16.1		10.1		9.6		10.2		10.3		8.6		7.2		8.1		7.2	
	公共交通	9.0	25%	6.0	29%	5.9	31%	5.7	29%	5.9	28%	5.8	34%	5.2	35%	4.9	30%	4.8	33%
	自動車	13.1	36%	8.1	38%	7.7	41%	9.2	46%	8.6	41%	7.8	46%	3.1	20%	3.0	18%	6.2	43%
機関分担	その他	14.0	39%	6.9	33%	5.4	28%	5.0	25%	6.3	31%	3.5	20%	6.7	45%	8.6	52%	3.5	24%



2016年決勝日 交通機関別利用者数
[単位: 万人]

※斜体の数値は2015年の利用者数

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

5

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16万5千人を想定
(1) 鈴鹿周辺の渋滞解消時間
→ 鈴鹿市内の速度低下4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

6

2-2. 交通円滑化施策（2016）一覧

◆2015年も実施した施策を継続して実施

◆今年度「⑩協議会HPでの情報提供」について、公共交通利用促進の強化を目的に、交通アクセスページを改修（次ページ参照）

	施策	実施主体	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
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	○	○	○ 運行規制実施	○ 運行規制実施	○ 運行規制実施
	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	○ 名古屋のみ	○ 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 情報板・路側ラジオ	国土交通省、NEXCO中日本	○	○	○	○	○	○	○	○
	⑦ 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	○	○	○	○	○	○	○	○
	⑧ 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	○	○	○	○	○
共通	⑨ 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	○	○	○	○	○	○	○	○
	⑩ 協議会HPでの情報提供 ◆今年度:公共交通利用促進の強化	国土交通省、鈴鹿市	○	○	○	○	○	○	○	○
	⑪ 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	○	○	○	○
	⑫ ツイッターによる周辺情報の提供	国土交通省、鈴鹿市	—	—	○	○	○	○	○	○
	⑬ ホンダイインターナビ交通情報の提供	鈴鹿市・本田技研工業	—	—	—	○	○	○	○	○
その他	⑭ AcPro(アクプロ)スマートフォンを活用した情報提供	国土交通省	—	—	—	○	○	○	○	○
	⑮ 動画による周辺状況の情報提供「みち録」	国土交通省	—	—	—	—	—	○	○	○
	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	○	○	○	○	○	△ 台風で中止	○	○

2-2. 交通円滑化施策（2016）「⑩協議会HPでの情報提供」の改良

◆協議会HP内の「F1交通アクセス」のトップページを改修

◆鉄道の増便や臨時シャトルバスも含めた、関西方面・名古屋方面から鈴鹿サーキットまでの路線概略図、および時刻表を掲載

【2015年ver】

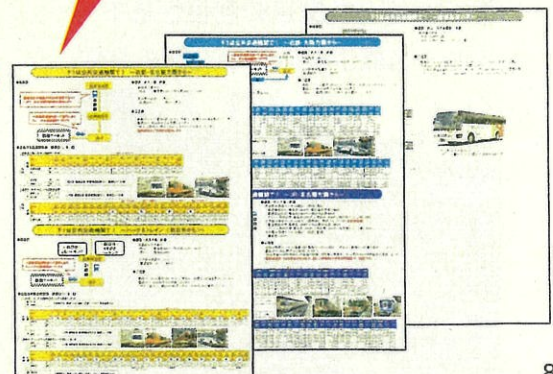


【2016年ver】



F1交通アクセスのトップページに
関西方面・名古屋方面から鈴鹿サーキット
までの路線概略図を掲載

時刻表や乗り換え案内など
各交通機関の運行に関する詳細について
PDFで掲載



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

3-2. 施策の評価（定量データ）

3-3. 施策の評価（利用者満足度）

2006年 サーキット前交差点



2016年 サーキット前交差点



9

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、4時間程度
- ◆ 公共交通機関分担は3%増加
- ◆ 鈴鹿ICへの利用は昨年と同程度、レース終了後の集中は緩和傾向

項 目	目 標		2006 (参考)	達成状況							
				2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
鈴鹿周辺の 渋滞解消時間 (決勝日)	市内主要路線 4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	5時間 程度 達成	4時間 程度 達成	4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% 達成	29%	28%	34% 達成	35% 達成	30%	33% 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%	33%	27%	27%
		終日	21%	22%	22%	22%	23%	25%	25%	21%	22%
	IC利用時間の分散 (均等利用) 50%		—	27%	43%	43%	47%	45%	45%	40%	47%

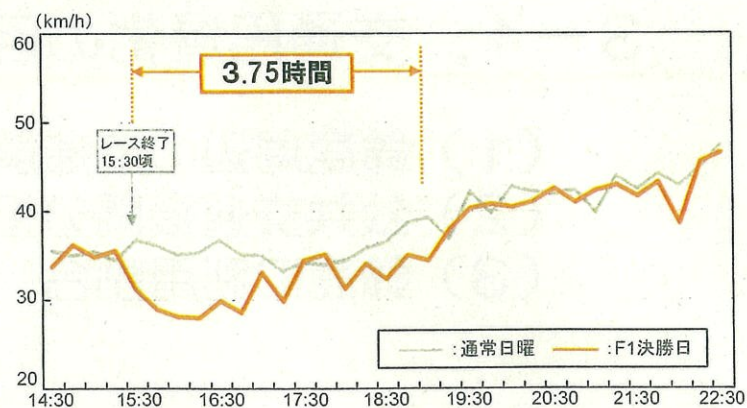
※レース終了後8時間 11

3-1. (2) 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へ向かうルート上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



通常日曜速度(F1決勝日の前後の日曜(2016年10月2日・16日)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(ホンダイインターナビ)より算出

