

富士スピードウェイ関連情報

今回のF1運営とは直接関係ありませんが、参考まで。

富士スピードウェイで開催された夏フェス

「ウドー・ミュージック・フェスティバル」のここがすごい

<http://www.st.rim.or.jp/~r17953/impre/Other/LIVE/ZZUDO1.html>

うわ、何じゃこりゃ、冥界？

- ・ GODSMACK終わって振り返ったら...そこは別の世界でした

ちょw霧で、何も見えねwww 頭振りすぎたか？www

- ・ まるで見えない...ガラガラが分からないから逆にいいかもw
- ・ 霧はアーティスト的には都合良かったんじゃないかと。

本当に前のほうにしか客いないのに霧で見えない後ろのほうにも大勢の客がいると思いきでプレイできるとか時間の経過とともに、ますます霧は濃くなっていき、やがては...

wikipediaより

<http://ja.wikipedia.org/wiki/%E5%AF%8C%E5%A3%AB%E3%82%B9%E3%83%94%E3%83%BC%E3%83%89%E3%82%A4%E3%82%A7%E3%82%A4>

特徴

立地

富士スピードウェイは山上に位置しており、気圧が低く天候が不安定なサーキットとしても知られている。夕方になると気温が急激に下がる傾向があり、観戦にあたっては夏期を除いて防寒策が必須である。また、気圧の関係でターボ車有利となるため、一時期のSUPER GTでは自然吸気車にハンデが与えられたこともあった。雨が降りやすいだけでなく集中豪雨的に降る上に霧が発生しやすい立地であるが、現代のモータースポーツではレーサーの安全確保のためにメディカルヘリが必須とされており、そのヘリが雨天や霧の発生により飛行が危険と判断されることも多い。このような理由から、富士はサーキットとして決して適正が高いとは言いがたい（富士における9月の降雨率は60%以上[要出典]）、鈴鹿サーキットでは開業以来台風以外に雨天中止のレースが無いのに対し、富士スピードウェイで開催されたレースは、雨天や霧によるレース中止もしくは危険にもかかわらず強行されたり、大幅にスタートが遅れたり等という事がままあった。

渋滞問題

日本国内の多くのサーキットは人里離れた場所に立地している。そのため入退場時の交通量対策が慢性的な問題となっており、観客の大部分が自動車で来場するため大きなレースイベントを開催する際は、必ず渋滞が引き起こされる。これは富士スピードウェイも例外ではなく、富士への来客も基本的に自動車で入場し敷地内の駐車場に駐車するようになっている。富士の場合、自動車以外でアクセスする場合は御殿場駅からのバスがよく使われるが、御殿場駅自体がサーキットから離れている上、運行本数が少ない。大きなレースの際は御殿場からの臨時バスが増発され、他駅からもシャトルバスが運転される場合が多い。とはいえ、元々近傍にある東名高速道路は非常に交通量が多い上、休日ともなると御殿場プレミアム・アウトレットに向かう買物客がこれに加わることから、富士でのSUPER GT開催時などは御殿場インターチェンジやぐみ沢交差点付近での渋滞が常態化している。長期的には第二東名高速道路の開通により交通事情が改善することが期待されているが、第二東名の開通は早くても2012年頃の予定であり、短期的には渋滞の劇的な解消は見込み薄という状況にある。

2007年F1日本グランプリ

富士スピードウェイにF1日本GPが開催され、今まで開催されていた鈴鹿サーキットと比べてバリアフリーの強化といったメリットともに、雨天に対する対応・渋滞・横断幕の問題など多くの問題点が発生した。富士スピードウェイがF1GPを開催するのは30年ぶりではあるが、さまざまな改修・組織の改変などを加えられ、実質的に初めてといってもいい状況であったことも要因といえる。

雨天に対する対応

ヘリが飛ばないような状況でもレースを強行するという危険な判断が富士では横行していたため、2007年のF1日本GPでも視界30m以下の雨の中、各ドライバーも「レースできる状況ではない」と認識していた中であつたが、セーフティーカー先導でレースが開始された。このとき使用されたメディカルヘリは計器飛行ができないタイプのヘリで、視界30m以下の状況では安全飛行は到底不可能だった。

2007F1日本GPドライバーコメント

ルーベンス・バリチェロ

「雨と霧の影響で視界はゼロだった。率直に言えば、レースはもっと早いうちに中止されるべきじゃなかったろうか。コンディションは相当悪く、レース中ずっと、何も見えない状態だった」

ニック・ハイドフェルド

「僕の意見だけど、こういう天候では、レースをするべきではなかったと思う」

ジェンソン・バトン

「路面状況や視界が非常に悪く、大変危険だと感じたし、タイヤの性能を落とさないよう、(タイヤの)温度を維持するのが本当

に難しかった」

ニコ・ロズベルグ

「レースを絶対にスタートさせるべきではないと思うし、“今までで最悪のレース”」

アレクサンダー・ヴルツ

「目を閉じて、ハイスピードで家の前を走りすぎるようだ。どんな感じが分かってもらえるかな」

ロバート・クビサ

「レーススタートはとても危険な状況だった。ちょっと始めるのが早すぎたんじゃないかと思うし、走っていてイライラしたよ」

観客送迎問題

2007年のF1日本GPでは、渋滞対策のため会場へのアクセスはシャトルバスに限定され、自家用車に加え、徒歩での来場は禁止された。1994年と1995年にTIサーキット英田にて開催されたF1パシフィックGPにて採られた形式と同様、観戦チケットと来場時の最終アクセスをセットで販売した。観客は、発着地として指定された駐車場や駅まで自家用車や公共交通機関で到着した後、富士スピードウェイまではシャトルバスで往復させる、チケット&ライド方式を採用した。

しかし、チケット&ライド方式を採用したにもかかわらず29日の時点では、渋滞によって迎いのバス（富士スピードウェイ行きのバス）が一部来ない・予選に間に合わないといった問題が発生した。さらに、29日の予選終了前には、会場と場外駐車場などを結ぶ道路が約50メートル間隔で3カ所、路面に最大直径約1メートルの穴が開くという事態に陥り、東ゲートを利用する一部のシャトルバスが通行不能になるといったトラブルが発生してしまい、片道1車線の道路だったということも手伝って一部の観客（発表では2万人）が雨の中バス乗り場で足止めさせられることとなった。中にはバスを降り禁じられていた徒歩手段で目的地まで移動を始める観客もいた[9]。

上記の問題に加え、問題が発生しているシャトル乗り場に権限を持った責任者がおらず、道路が陥没しバスの運行が不能になっていることや、特定のバスに大幅な遅れが発生していること、交通整理担当者がシャトルバスの発車を全面的に停めて数十分に亘りVIP用車両を通行させていた等の問題を本部が認識するのに何時間も時間が掛かったことも一因と考えられる。道路の陥没は大混乱になる6時間前の午前中に発生していたが、本部は乗り場の混乱は認識していなかった。

予選や決勝では一日で10万～15万人もの観客が訪れるが、観客を大型バスのみで輸送しようとした上、VIP車両を優先して通すレーンを作りツアーバスの通行を優先したため、一般客を輸送する大型バスは片側1車線の狭い道路に集中した。また、交通渋滞を緩和するため観客のアクセスは会場から離れた駐車場や駅に限定されていたためレース会場から歩いて帰る事もできなかった。レース会場は夕刻にロックアウト、観客はレース会場外に出され、観客は9月末の寒さで雨が降る中、泥まみれのバス駐車場で、座って休むこともトイレに行くこともできず、長時間待たされる事となった。さらに「終バスが9時半と案内されてるのにもかかわらず9時15分の段階で送迎バスの終了宣言が出される」といった不手際も目立った。

決勝日14万人（公式発表）の内訳はシャトルバス利用者10万・ツアーバス4万とされており、アンケート結果から導き出される計算結果から3時間以上待たされた人間は土曜日で4万人以上、日曜日で5万人以上[8]いると推測できる点から、公式発表の被害者数2万人は過少である。主催者は決勝日の徒歩退場を許可したが、それは全員に徹底されず、またたとえ雨中を徒歩で退場しても帰路の交通機関の選択肢はきわめて限られており、シャトルバス利用者でこの混雑に巻き込まれずに帰宅することのできた人は例外的な少数であった。

設備問題

施設設備はバリアフリーの改善など鈴鹿サーキットと比べて大きな前進も見られた一方、経験不足から来る客の動線の見極め不足や絶対数そのものの不足が見られた。F1というイベントの規模の大きさを過去に認識したことがないに等しい状況だったとはいえ、大きな問題となってしまった。また、メリットであったバリアフリーも観客人数の多さからうまく活用できなかった場合もあった。

必要施設の不足

今回の日本GPを開催するにあたって問題の一つとなったのが仮設トイレの絶対数の不足であった。多くのトイレでは長蛇の列となり場所によってはやむを得ず付近の草むらで処理をするといったことも見られた。また、雨天がある程度想定される中、女性子供といったいわゆる弱者の人のためのテントも用意されていなかった点も上記の観客送迎問題とあわせて問題となった。

仮設スタンド問題

2007年日本GPでは、指定席の一つ・C席[10]（今回の指定席料金は6万1000円）のうち、今回のF1開催のために増設された仮設スタンドの傾斜角が小さかったために、アウトコースからインコースに切れ込みながら曲がっていくライン取りのマシンが見えないという設計上の問題が発覚し、後日この席の指定席料金の一部払い戻しが行われた。払い戻し総額は3億5000万円（1枚5万円）ともいわれる。

このC席のチケットの返金問題については、ツーリストを通して購入した者には比較的速やかに返金されたが、ブリヂストンなどのスポンサー経由で購入した者に対しては事後対応が後手に回った。

これらの問題について、FSW被害者の会が設立されている。

応援フラッグ・横断幕掲示問題

2007年日本GPでは、ドライバーやチームの応援フラッグの掲示を禁止した。この禁止はチケット販売時には通告されず、鈴鹿同様にフラッグを持っていった多くのファンにとっては寝耳に水の状況であった。この禁止事項に対し各チームはレース会場などで許される範囲内の小さな小旗を配るなどで対応した。さらに一般客に対してチームの応援フラッグの掲示を「規則だから」との理由で全面禁止にしたにも関わらず、トヨタチームの横断幕・フラッグとスタンド席で主催者フジテレビの番組の関係でスーパーアグリの大フラッグのみ掲示をさせた。これには観客はもちろんのこと、F1解説者の今宮純など評論家からも「ファンを大切にしないスポーツイベントはどういうことになるか」等の批判が出されている[15]。また、近年のF1シミュレーションゲームでは、報道写真などを基に看板や観客席配置の完全再現、もしくは再現度が低ければ有志によるパッチ提供が当然という風潮のため、ゲーム上の2007年日本GPがどのように再現されるか注目を集めている。

2008年F1日本グランプリ概要発表

富士スピードウェイは2008年2月20日、2008年F1日本グランプリの概要を発表した。2008年10月10日から3日間行われる日本グランプリでは、設計ミスでコースの一部が見られなかった第1コーナー仮設スタンドは、改修され視界の改善が図られた。またシャトルバスの運行に関しては、会場内や周辺に待機させておく「留め置き方式」に変更となり、2年目の改善に期待が持たれる。最大の

ポイントは、開催日が10月10日 - 12日と行楽シーズンの三連休10月11日 - 13日とが重なるため、昨年と違い翌日が仕事という時間的な焦りが多くの観客に無いことであろう。F1だけではなく周辺の観光全体のプラスとなる可能性が高く期待が持てるという意見と、秋の行楽シーズンと重なりシャトルバスの確保が困難を極めるであろうとの相反する意見もある。実際、旅行業界では10月～11月の土日の貸切バスの台数が不足する事は毎年の様に起きている事である。[18] なお、2008年のチケットには、「バスの遅延によりレース開始、または帰路の終電に間に合わない場合の保証はしない」旨の但し書きが記載されており、前年の問題から起こった裁判をチケットの但し書きによって回避しようとする方針が伺える。

名前:	<input type="text"/>
コメント:	<input type="text"/>

投稿