

# 鈴鹿サーキット改修工事資料

株式会社 モビリティランド 鈴鹿サーキット



2009. 4. 9

---

## 今回の改修について

『**全てのお客様の安全性・快適性・利便性を向上し、これからもご満足いただき、ご支持いただける鈴鹿サーキットを目指して**』

鈴鹿サーキットでは1962年9月のオープン以来、テクニカルセクションから高速セクションまでを併せ持つ、変化に富んだコースレイアウトが世界から高い評価をいただくとともに、F1、8耐、MotoGPなど、4輪、2輪の世界最高峰レースを開催してまいりました。また、コースの安全性向上を目的に幾度となく改修を行ってきました。「伝統あるファンタスティックなコース形状を活かしながらも、見る人・走る人・運営する人にとって、安心・安全でワクワクする世界屈指のサーキット」をコンセプトに、

**鈴鹿サーキットにご来場いただく全てのお客様**

**観戦いただく皆様**

**参加いただく皆様**

**スポンサー(ご協賛)の皆様**

**運営(オフィシャル)に関わる皆様**

**メディアの皆様**

**ご出店いただく皆様**

**の安全性・快適性・利便性向上のため、様々な視点から検討を重ね改修を実施いたしました。**

### ■工事期間

2007年11月～2008年5月末	パドック改修(山田池の埋立て)
2008年3月	増設した正面駐車場の供用開始
2008年7月	GPスクエア↔第1コーナー歩行者専用通路の供用開始
2008年9月～	パドック、ピットビル、ご観戦エリア他、 本格工事開始
2009年4月9日	パドック、ピットビル、グランドスタンド、ご観戦エリア(一部除く)の供用開始

今回の改修で観戦エリアの快適性を向上すべくグランドスタンドに大屋根を設置。お客様が行き交い、買い物やイベントをお楽しみいただくGPスクエアも拡張し、行動範囲を広げてお楽しみいただける観戦エリアを造りました。またレース参加者・関係者の皆様には施設の利便性を向上させ、より使いやすい環境を提供すると共に、全てのお客様(ご観戦いただく皆様、ご参加いただく皆様、スポンサーの皆様、運営に関わる皆様、メディアの皆様、ご出店いただく皆様)に、共に喜んでいただくことのできるレース・イベントを開催したいと考えます。

## 鈴鹿サーキット改修工事の歴史

### 本田宗一郎の情熱が創りあげた日本初の国際レーシングコース。 1962年9月鈴鹿サーキット完成

「鈴鹿サーキット」は、本田技研工業創業者、本田宗一郎の熱き思いが創りあげた、日本初の国際レーシングコースである。1960(昭和35年)年に稼働を開始した、本田技研鈴鹿製作所用地の一部を利用してレクリエーション施設の建設が予定されていたが、バイクや自動車を単に日常の道具として使うだけでなく、安全に思う存分楽しめる場所を提供するのがメーカーの責務との考えから、サーキット建設計画が始まったのだ。

当時日本の自動車産業は飛躍的に発展しつつあったが、モータースポーツは一部の愛好家たちによって河川敷、飛行場などを利用して小規模に行われていた程度で、サーキット建設の専門知識もないままのスタートとなったが、外国の資料をもとに1960年8月に原案が完成。その後ヨーロッパ主要サーキットの視察、オランダのツァンドフルトサーキットなどのデザインを手がけた専門家、ジョン・フーゲンホルツ氏のアドバイスを受けてコースレイアウトが磨かれ、1962年1月に最終案が決まった。同時に、未来の自動車環境の発展に寄与するための教育、自動車遊園地、付帯する諸施設の建設も進める壮大な計画だった。

1961年6月に着工し、1年3ヶ月後の1962年9月、その威容を現した。全長6004m、1万人を収容するメインスタンド、コース幅9m～15m、低速から高速まで18か所のカーブをもち、2本のストレートと立体交差を持つ鈴鹿サーキットが完成したのだ。同年11月、オープニングレースとして第1回全日本選手権ロードレースが開催され、翌1963年5月、日本初の本格的モーターレース、第1回日本グランプリ自動車レースが開催された。



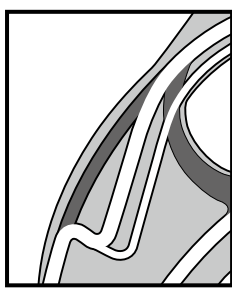
完成間近の鈴鹿サーキット



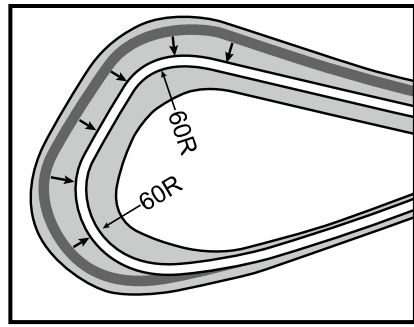
完成直後のデモンストレーションの様子

## 休むことのない安全性の追求。 コース改修とともに1987年、ピット、コントロールタワーを新設

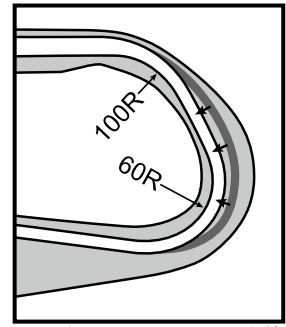
鈴鹿サーキットは完成以来、休むことなく安全性の追求に取り組み、コースレイアウトの変更はもとより、細部にわたり様々な改修、改良を行ってきた。1983年3月、最終コーナーのスピードを押さえることを目的にシケインを設置。コース全長は6004.15mから6033.35mとなった。1984年3月にはスプーンカーブの視界を良くするために全体にイン側に移動。手前のコーナーを135Rから250Rへ、スプーンカーブ入り口と出口は90R、70Rからともに60Rとなり、コース全長は5943.15mに変わった。1985年3月には見通しを良くして、セーフティゾーンを広げるため第1、第2コーナーをそれまでの100R、70R、60Rの複合コーナーから100R、60Rの2つのコーナーを直線で結ぶコーナーに改修。コース全長は5911.98mとなった。



1983年、シケインの設置



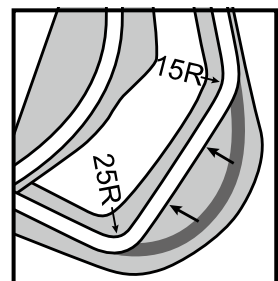
1984年、スプーンカーブ改修



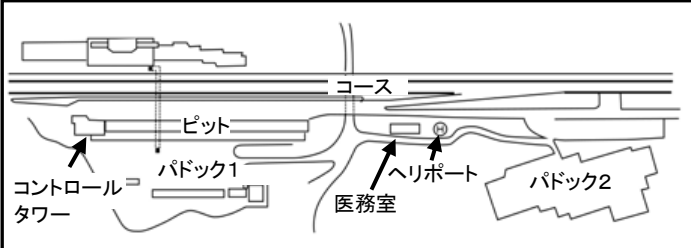
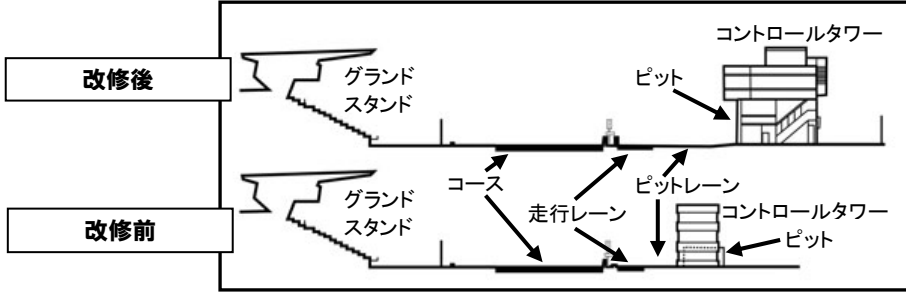
1985年、1~2コーナー改修

1987年の1月にはピット、コントロールタワーを大改修。ピットロードの走行レーン、作業エリアが10mから18mに広がり、ピットの奥行きが6mから12mに拡大されるとともに、12m×4.5mのピットが48となり、それまでよりも8ピット増設され、ピット全長は186mから229mとなった。コントロールタワーはそれまでと同じ3階建てながら面積は6倍になった。またピット上はホスピタリティエリアとなり、医務室、ドライバーズサロンもパドック内に新設、医務室横にはヘリポートも設けられた。さらにレーシングコースもS字カーブとヘアピンカーブのセーフティゾーンが広げられ、ヘアピン先にあった西ピットコントロールタワーがバックストレートに移された。同年7月には80Rだったデグナーカーブが15Rの入り口、137mの直線、25Rの出口からなる形状に変更され、広いセーフティゾーンを確保。これによってコース全長は5859.43mへと変わった。

### 1987年、パドック・ピット・コントロールタワーの大改修

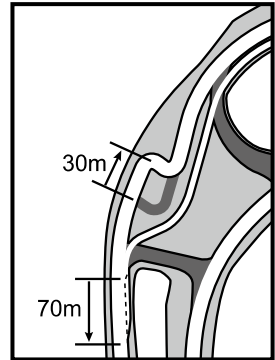


1987年、デグナーカーブ改修



## 新世紀に向けて2000年から再び大改修を実施。 2005年新グランドスタンド完成

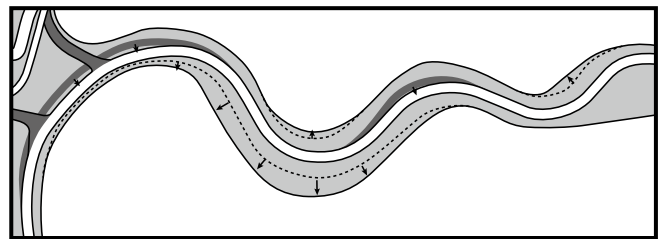
1987年の大改修後、91年に再度シケインを改修。ピットイン車両とシケイン進入車との接近を緩和し、セーフティゾーン拡大のため、シケイン入り口を従来から30m最終コーナー寄りに変更、またピットロード入り口を130R寄りに70m移動。全長は5864.03mとなった。2000年6月、ダンロップコーナーを立ち上がった先にヘアピン状のショートカットカーブを新設。そしてこの年の12月から21世紀に向けた長期にわたる改修計画がスタートした。



1991年、シケインの改修

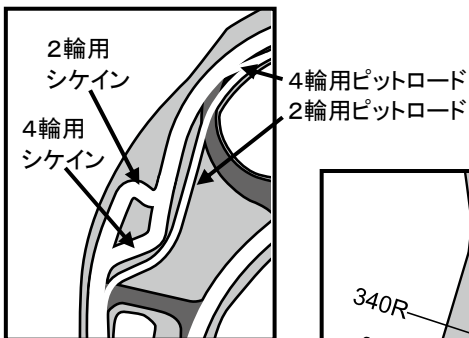
2001年3月、まずはS字コースの一部を移設。アウト側セーフティゾーンが拡大された。同時にピット棟の改修、パドックの拡大、グランドスタンドエリアの増設も行われた。

翌02年2月、ダンロップコーナーが逆バンクを立ち上がった先から全体にイン側に移動。アウト側セーフティゾーンが12mから25mに、またデグナーカーブのセーフティゾーンも17mから20mに拡大された。これらの改修で5859.13mだったコース全長は5821mとなった。

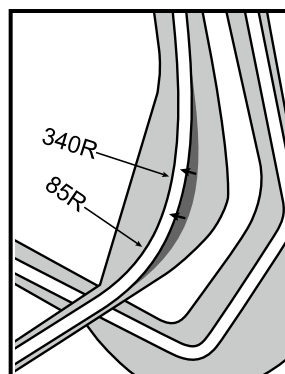


2001～2002年、S字・逆バンク・ダンロップコーナーの改修

2003年2月、鈴鹿サーキットの名物コーナー130Rが85Rと340Rの複合コーナーに変わりアウト側セーフティゾーンが拡大された。同時にシケインの安全性向上のために新たに4輪専用シケインを設置。従来のものより入り口が手前に65m移動。進入角度が緩やかになり、コース長は5807mとなった。また2輪用のシケインの改修も行われた。2004年3月にはヘアピンを立ち上がった先に新たに2輪用シケインを設置。同時に2輪用のピットインロードも新設され、2輪用のコース全長は5821mとなった。2005年10月にはシケインからダンロップコーナー先まで、コースの東半分を見渡すことができる新グランドスタンドが完成し、快適な観戦環境を提供。



2003年、シケインの改修



2003年、130Rの改修

### 2005年、新グランドスタンド完成



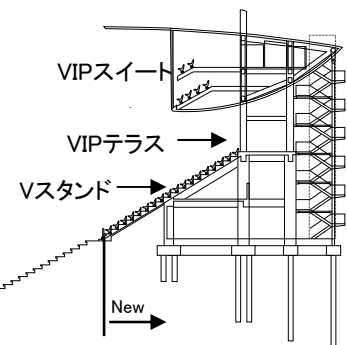
#### VIPスイート

合計500席  
コースからの高さ 28m

VIPテラス 198席

V席 1608席

**合計 2298席**



## 改修概要

### 4. レーシングコースの改修

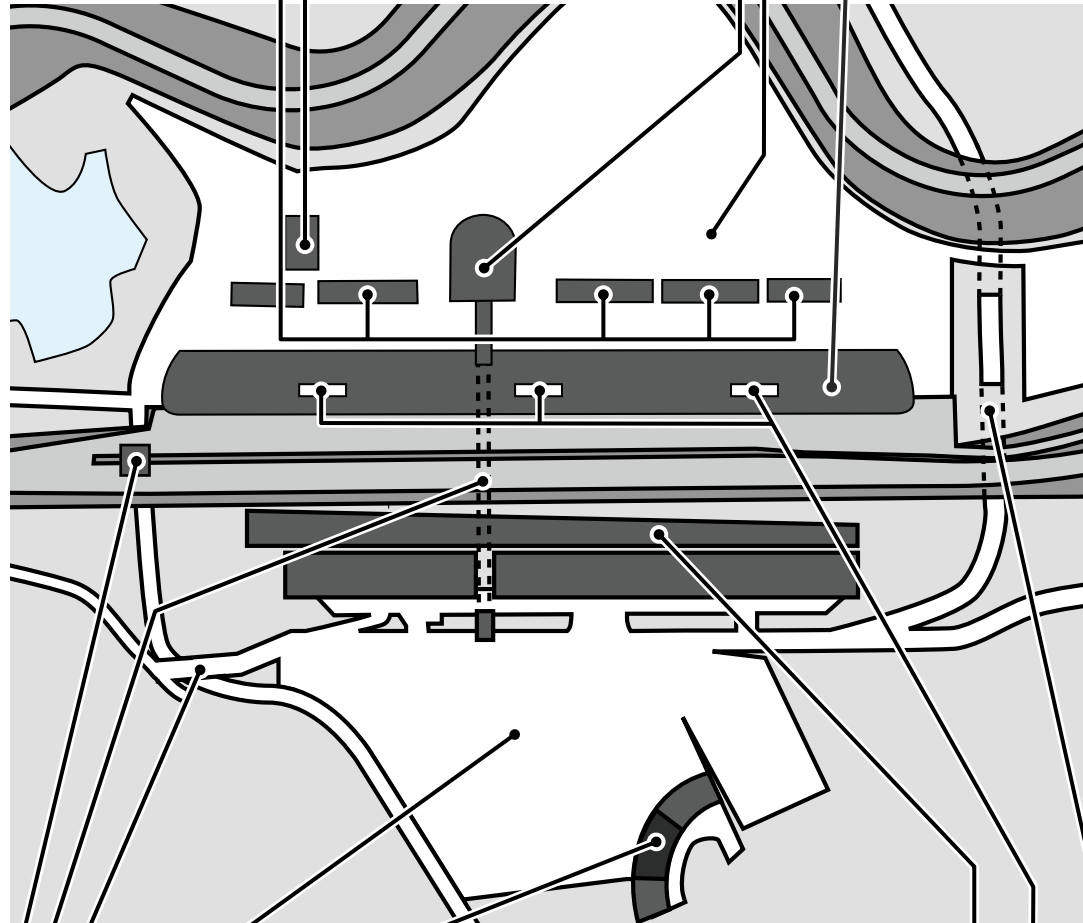
- ①ランオフエリアの改修
- ②サービスロードの設置

### 3. パドックの改修

- ①パドック拡張
- ②センターハウス新設
- ③チームオフィス新設
- ④SMSCオフィスの移転・増設

### 2. ピットビルの新築

- ①ピットボックス
- ②2階 ホスピタリティラウンジ
- ③3階 ホスピタリティテラス
- ④コントロールタワー
- ⑤メディカルセンター
- ⑥メディアセンター



### 1. 観戦、イベントエリア

- ②GPエントランス、GPレセプション、南ゲートの新設
- ①GPスクエアの拡張
- ③GPスクエア⇄第1コーナー 歩行者通路の新設
- ④グランドスタンドの改修・増設
- ⑤常設大型ビジョンの増設
- ⑦パドックトンネルの新設
- ⑥逆バンクトンネルの新設
- ⑧リーダータワーの新設

- ⑨常設観戦席の改修・増設
- ⑩1コーナーゲートの運用開始
- ⑪スプーンゲートの新設
- ⑫駐車場の拡張
- ⑬各観戦エリアの環境・快適性向上

## 改修計画 1. 観戦・イベントエリアの快適性向上

### ① GPスクエアの拡張

グランドスタンド手前のイベントスペース「GPスクエア」を拡張。広大なフラットスペースを活かした自由なレイアウトが可能で、より快適にイベントをお楽しみいただけます。レース時のイベントブースだけでなく各種見本市など大型展示型催事、団体様のスペース活用など多様なニーズにお応えできます。



GPエントランスからGPスクエアを望む



グランドスタンド側からGPスクエアを望む

### ② GPエントランス、GPレセプション、南ゲートの新設

GPスクエアの拡張に伴い、ゆうえんちからレース場への入場ゲートとなるGPエントランスを新設しました。エントランス横にはチケット売り場となるGPレセプションを設置し、建物延長線上に南ゲートを設置。全体が弧を描いた優しいデザインで、来場したお客様をお迎えいたします。



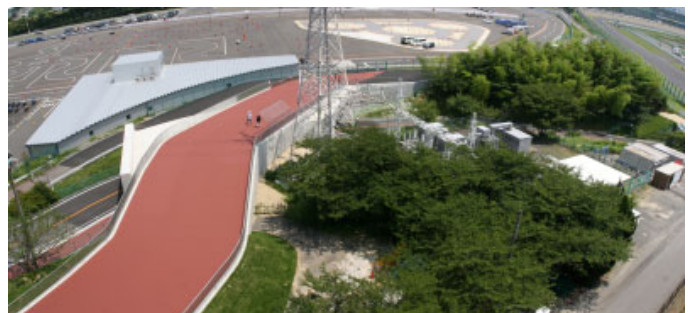
GPエントランス(中央)とGPレセプション(左)

### ③ GPスクエア⇄第1コーナー 歩行者通路の新設

グランドスタンド手前のGPスクエアから第1コーナー方面に通じる車と人が交差する横断歩道に代えて歩行者専用の橋を新設。歩車分離により、お客様のより安全・快適な通行が可能となりました。



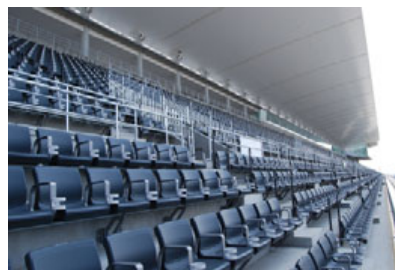
GPスクエアから歩行者通路を望む



歩行者通路全景

#### ④ グランドスタンドの増設

グランドスタンドには大屋根を設置するとともに、これまでのベンチシート部分を廃止し、全席個別シートに変更。V2席も増設し、グランドスタンド合計で1,900席増え、12,830席となりました。また車椅子席の増設も行い、全59席となりました。グランドスタンド上段には個室タイプの観覧室「パノマルーム」を35室(各10㎡)を設置、放送ブースとしても利用できます。さらにはグランドスタンドのエントランス部分に充実した飲食エリアを配置いたしました。



#### ⑤ 常設大型ビジョンの増設

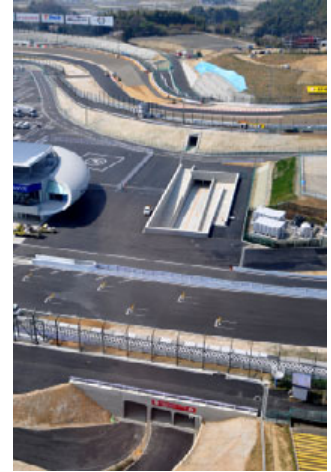
グランドスタンドの正面に位置するピットビル屋上部に常設の大型ビジョンを設置。これまでの2基から3基に増設し、快適な観戦環境を提供します。





## ⑥ 逆バンクトンネルの新設

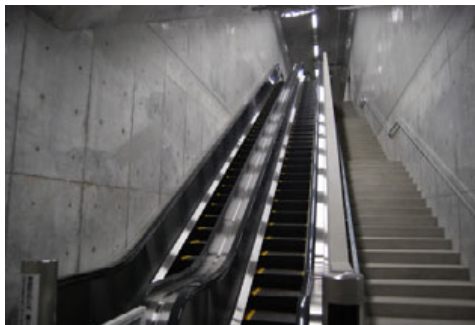
GPスクエアから逆バンク方面へ通じるトンネルを新設。出口・入口ともに緩やかなスロープとし、トンネル内部では行き帰りの分離も行い、安全にゆったりと通行いただけるようになりました。またトンネル中央部にはパドックへ通じるスロープを設置し、快適なアクセスを実現いたしました。



逆バンクトンネル全景。(手前がGPスクエア側)

## ⑦ パドックトンネルの新設

GPスクエアからパドック内のセンターハウスへ通じるトンネルを新設し、通路幅も4mに拡幅、安全にゆったりと通行いただけます。またエレベーター、エスカレーターを設置し、車椅子の方やベビーカーをご利用の方も快適な移動が実現しました。



パドックトンネル内部の様子



パドックトンネルGPスクエア側出入口

## ⑧ リーダータワーの新設

ピットロード出口に高さ27.5mのリーダータワーを新設。最新のLEDパネルを用いることにより順位表示をはじめ、複雑な図形、ロゴなどもフルカラーで鮮やかに表示することができます。グランドスタンドはもちろん第1～第2コーナー席や最終コーナー席からも視認することができ、快適な観戦環境を提供します。



グランドスタンドよりリーダータワーを望む

## ⑨ 常設観戦席の改修・増設

観戦エリアの見直しに伴い、逆バンク～ダンロップエリア、立体交差エリアに常設の観戦席を新設しました。また、これまでF1などのビッグレース時に仮設スタンドで対応していたシケインスタンドの上部に、新たに常設席を設置。シートも個別シートとし、高い位置から西コースの一部と東コースの大部分が見渡せる、最高の眺望が実現しました。



シケインスタンド上部に設置された常設観戦席

## ⑩ 1コーナーゲートの運用開始

鈴鹿サーキット稲生方面よりご来場いただくお客様が、より便利にご入場いただけるよう、交通教育センター脇にあるゲートをオープンし、1コーナーゲートとしてご利用いただけるようになりました。これにより関係者用ゲートへ通じる道を横断することなく、安全・快適にご入場いただけます。

## ⑪ スプーンゲートの新設

F1などのビッグレース時、スプーンコーナー周辺へ快適にアクセスしていただけるよう、スプーンゲートを新設いたしました。

## ⑫ 駐車場の拡張

より多くのお客様に快適にご来場していただくために、正面駐車場エリアを改修し、約1,400台分の駐車スペースを増設しました。



増設した正面駐車場

### ⑬ 各観戦エリアの環境・快適性向上

常設の軽食ショップを充実させるとともに、トイレはユニバーサルデザインとし、ベビーカーのまま入れるベビーベッド常備の多目的トイレを設置。女性トイレにはパウダーコーナーを新設。また喫煙所を設け、分煙化を強化しました。



喫煙室



多目的トイレ



グランドスタンドの下に建ち並ぶ軽食ショップ  
(オープン前)

## 改修内容 2. ピットビルの新築



開放感、清潔感あふれ、機能美を追求した地上3階建のピットビルを新築。全長は従来より約100m長くなり、1階のピットボックスも拡張。2階には食事をしながらゆったりとレース観戦いただけるホスピタリティラウンジを、3階には自然光を活かした開放的な空間から観戦できるホスピタリティテラスを設置いたしました。また最終コーナー側には1階にメディカルセンターを、その上にコントロールタワーを、コントロールタワー横にはメディアセンターを設置いたしました。またより多くのパートナー企業様のプロモーション活動にご利用いただけるよう、ピットビル壁面を利用した広告スペースを設けました。

## ① ピットボックス

48のピットボックスは各々約86㎡から約109㎡に拡張するとともに、間仕切りを可動させることでF1レースにも対応可能(437㎡)な12のピットボックスとなります。ピットとパドック路面との段差を解消し、車両搬入の利便性を向上。ピットインフラを整備し、サインエリアとピットガレージ、チームオフィス間でLAN環境を構築。ピットには個室(40㎡)を12室設置しました。



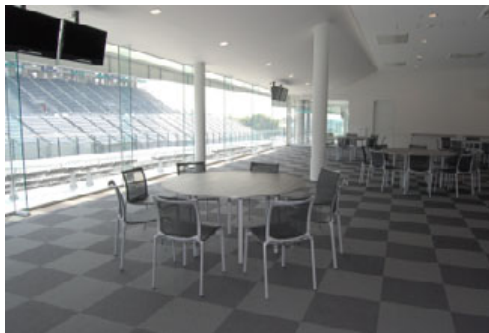
ピットボックス内部



ピットロードよりピットボックスを望む

## ② 2階 ホスピタリティラウンジ

新築のピットビル2階には、食事をしながらゆったりと観戦いただけるホスピタリティルームを11室設置、さらにメインストレート側にはピットレーンに張り出した屋外テラス席を、各部屋に100席ずつ設置。優雅さだけでなくモータースポーツの生の迫力をご堪能いただけます。また室内への車両の搬入も可能となり、新車発表会など多目的にご利用いただけます。



ホスピタリティラウンジ内部



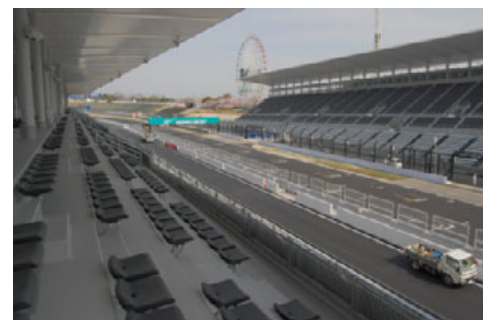
ホスピタリティラウンジ、テラス席

## ③ 3階 ホスピタリティテラス

3階に設置されたホスピタリティテラスは、自然光を活かし、開放的な空間とするため壁を設置せずに、コースが見渡せる環境となっています。またホスピタリティラウンジ同様、メインストレート側に屋外テラス席を設置しました。



ホスピタリティテラス



ホスピタリティテラス、テラス席

#### ④ コントロールタワー

ピットビル最終コーナー側にレースを指揮・管理するコントロールタワーを新設。広さを約2倍に拡張、参加者の皆様にゆったりと使用いただけるブリーフィングルームを設置します。コントロールルームを現状の3階から2階に移し、競技役員と参加者のコミュニケーションを容易にするとともに、監視カメラ・モニター等の最新AV設備を集中管理。安全・確実なレース運営が行える環境を整えました。



最新AV設備が設置されたコントロールルーム



ピットロードからコントロールタワー(2階)を望む

#### ⑤ メディカルセンター

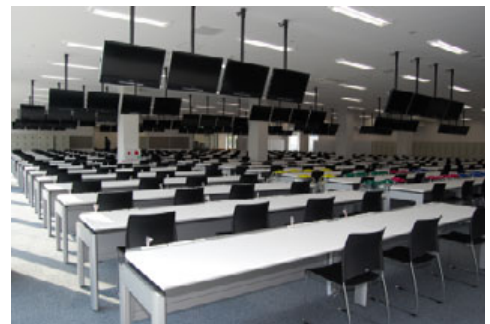
これまで第1コーナー手前にあったメディカルセンターをピットビル最終コーナー側に新築。最新の医療設備を整えるとともに、救急ヘリポートを隣接。コントロールタワーと一体化し、迅速な対応が可能となりました。



メディカルセンター(1階)と、救急ヘリポート

#### ⑥ メディアセンター

新築のピットビルに、メインストレートに面した明るいメディアセンターを設置しました。スペースは従来のメディアセンターの約1.3倍の広さ(770㎡)となり、100V、200V、電話、LANアウトレットを完備したワーキングデスクを400名分設置。また情報交換の場としてコミュニケーションルームを新設しました。



メディアセンター内部の様子

## 改修内容 3. パドックの改修

### ① パドック拡張

パドック横の山田池を埋め立て、パドックスペースを従来の1.2倍に拡張。これによりピット裏の駐車スペースは約100台分増設され、またこのスペースを利用してパドック内で様々なイベントが開催可能となりました。



拡張したパドックの一部

### ② センターハウス新設

パドック中心部に2階建て、延べ床面積2,414㎡のセンターハウスを新設。1階はパドックレストラン「SUZUKA-ZE(すずかぜ)」で、サーキットの雰囲気と臨場感の中、お食事をお楽しみいただけます。また店内にはベビールーム(授乳室)を設置。客席数は200席(全席禁煙)。100名様規模の貸し切りパーティーもお受けできます。2階はホスピタリティエリアにつながるエントランスホール(360㎡)となる、パーティーやイベントにご活用いただける多目的スペースとなっています。



センターハウス

### ③ チームオフィス新設

パドックエリアにチームオフィスを新築。各々約40㎡の広さを持つ39室で、間仕切りを可動式にし、3ルームを1部屋(120㎡)とする利用も可能です。既存のチームオフィスを14部屋残し、最大53室と改修前の42室から大幅に増加。またチームオフィスとピットとの間隔を30m取り、トランスポーターの駐車や選手とファン、関係者の交流エリアなど幅広い目的で活用いただけます。



チームオフィス

### ④ SMSCオフィスの移転・増設

鈴鹿サーキットの走行をお楽しみいただく皆様に、さらに快適にご利用いただくために、ゆったりとくつろげるスペース、ロビー、講習会等に使用する多目的ルームを有するSMSC(鈴鹿モータースポーツクラブ)オフィスを移転・増設いたしました。



SMSCオフィス

## 改修内容 4. レーシングコースの改修

### ① ランオフエリアの改修

世界基準にもとづく安全対策の充実をはかるため、東コース第1コーナーイン側、逆バンクイン側、最終コーナーアウト側のランオフエリアを拡幅。第2コーナーアウト側はグラベル(砂利)と舗装部分とで構成し、コースアウトしたマシンのスピードを低下させるとともに、コントロール可能な状況を作り出します。



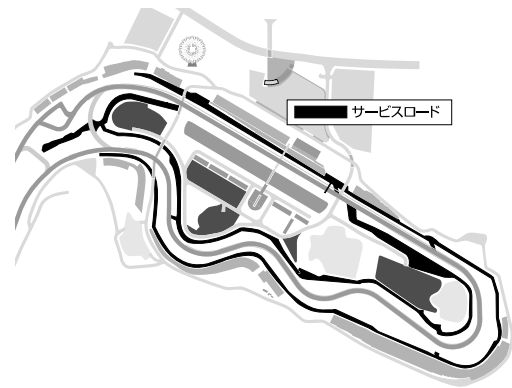
第2コーナーランオフエリア部分

### ② サービスロードの設置

東コースにサービスロードを設置。より安全に、かつスムーズな保安救急活動を可能にするとともに、メディアの皆様の移動・取材エリアを整備。



新たに設置されたサービスロード  
(メインストレートエンド外側)



## 環境への取組み

この改修工事では地球環境に配慮し、建築工事に際しては「ゼロエミッション」をテーマに取組み、さらに新たな環境への取り組みとしてパドック内トイレの電源に「株式会社ホンダソルテック製」ソーラーパネルを設置いたしました。また、自然採光を多く取り入れるとともに、室内照明にはエコ製品など、省エネに積極的に対応しています。

