

サーキット場及び関連産業に関する  
基礎調査報告書

平成27年11月

沖 縄 市



# —目次—

## 序章

背景・目的 .....	1
-------------	---

## 第1章 上位関連計画の整理

上位関連計画の整理 .....	2
-----------------	---

## 第2章 立地条件

(1) 位置・地勢 .....	4
① 沖縄県における沖縄市の位置、地形	
② 沖縄県の日本本土、東南アジアにおける地理的条件	
(2) 気象 .....	6
① 降水量・気温（県内、県外※主なサーキット）	
② 日照時間・平均風速・最大風速・風向（沖縄市・名護市・那覇市）	
③ 台風の接近数	

## 第3章 社会条件

(1) 人口 .....	9
① S60～H22 沖縄市・沖縄県・全国の比較（平成22年国勢調査）	
② 沖縄市の年齢別人口推移	
③ 沖縄市における将来人口	
④ 出生率	
(2) 沖縄市土地利用状況 .....	11
(3) 関連施設の調査 .....	13
(4) 交通アクセス .....	14
① 沖縄県・沖縄市の交通アクセス	
② 沖縄県の空路・航路状況	
(5) 沖縄県入域観光客 .....	17

## 第4章 国内外モータースポーツの把握整理

(1) モータースポーツ関連組織の整理 .....	19
(2) 国内の全日本クラス JAF・MFJ 公認レースについての概要調査 .....	21

(3) 国内全日本クラス JAF・MFJ 公認モータースポーツ競技（レース以外）についての概要調査	30
(4) 国外の主要な FIA・FIM 世界選手権レースについての概要調査	37

## 第5章 国内外におけるサーキットの事例調査

(1) 国内主要サーキットの調査	39
(2) 国外主要サーキットの調査	55

## 第6章 サーキット及びモータースポーツに関する自動車産業などの動向

(1) 国内完成車メーカー（4輪・2輪）のモータースポーツへの取り組み状況	74
(2) 国内完成車メーカー（4輪・2輪）の国内サーキット所有（出資）状況	76
(3) 自動車関連産業とモータースポーツ、サーキットに関する考察	77

## 第7章 サーキット及びモータースポーツに関する行政の関わり

(1) 行政によるサーキット建設・運営の事例調査	78
(2) モータースポーツへの行政支援の事例調査	80

## 第8章 サーキット及びモータースポーツに関する県内の現状調査

(1) 県内のモータースポーツ施設	81
(2) 県内のモータースポーツ活動状況	82
(3) 県内外で活躍する沖縄出身モータースポーツ成績優秀者	84

## 第9章 サーキット及びモータースポーツに関する関係者意向調査

県内外のモータースポーツ関連団体への意見徴収	86
------------------------	----

## 第10章 総評

(1) 新規サーキット建設の優位性	95
(2) 提言	96
① 基本構想・方針	
② 運営体制	
③ 建設場所の選定	
④ 周辺産業との連携	

資料編	97～
-----	-----

## 序章

序章

章第1

章第2

章第3

章第4

章第5

章第6

章第7

章第8

章第9

0章第1

### 背景

沖縄の日本本土復帰後の1974年4月1日、戦後を象徴する基地の門前町として栄えたコザ市と、中城湾港に臨むみどり豊かな美里村が合併し、沖縄市が誕生した。本市は、文化のかおり高い美しい街、平和で豊かな街づくり、調和のとれた産業の発展を積極的に推進する将来の希望と目標を掲げ、「国際文化観光都市」を宣言し、以来、基地依存経済からの脱却と人間尊重に根ざした町づくりがすすめられてきた。

また、沖縄県では観光を県経済のリーディング産業と位置づけ、具体的な取り組みを進めてきた結果、現在、国内有数の観光・リゾート地としての評価を得ており、2014年の観光入域客数が過去最高を更新し初めて700万人を突破した。今後の見通しとして、景気は緩やかな回復基調にあることに加え、円安も継続すると予想されており、国内旅行市場は堅調に推移するとみられるものの、国内観光地との競合が想定される。そのため、持続的に沖縄観光を維持・発展させ、今後も沖縄観光が県経済を牽引していくための施策を積極的に進めていく必要がある。

その様な本市においては、「国際文化観光都市」の実現を目指して、スポーツコンベンションシティやエイサーのまち、こどものまちを宣言するとともに、音楽によるまちづくりや中心市街地の活性化など多種多様な取り組みを実践しているところであるが、今後、さらなる自立型経済の構築・発展及び地域の活性化を図るため、他にはない本市ならではの魅力と強みを活かした新たな観光施策を強力かつ戦略的に打ち出す必要があり、若者たちの夢を育み、熱いまなざしが注がれるサーキットの建設及びそれに伴う関連産業の誘致を模索・検討しサーキット及び関連産業に関する基本的な考え方を示す必要がある。

### 目的

本業務は活気あふれるまちづくりの一端を担う本市の施策として、滞在型リゾートの形成や自立型経済の構築・発展及び地域の活性化をめざすためのサーキット及び関連産業の誘致の実現に向けて、現況調査・事例調査・関連産業の動向調査・関係者の意見調査、また、沖縄市が取り組むべき課題や、モータースポーツ振興に関する提案をまとめていくことを目的とする。

なお、本報告書は、(仮称)沖縄サーキットの建設に向けた各種計画策定の基礎資料とすることを目的に策定するものであり、各種調査結果については、すべてを網羅するものではありません。

## 第 1 章 上位関連計画の整理

### ▽上位・関連計画

<p><b>国の上位・関連計画</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・沖縄振興計画（平成 24 年 5 月）内閣府</li> <li>・スポーツ基本法（平成 23 年法律第 78 号）</li> <li>・スポーツ基本計画（平成 24 年 3 月 30 日）文部科学省</li> <li>・観光立国推進基本計画（平成 24 年 3 月 30 日閣議決定）国土交通省</li> <li>・防災基本計画（平成 27 年 7 月）中央防災会議</li> <li>・MICE 推進アクションプラン（平成 21 年 7 月）観光庁</li> </ul>
<p><b>県の上位・関連計画</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・沖縄 21 世紀ビジョン基本計画（平成 24 年 5 月）</li> <li>・中部広域都市計画「都市計画の整備、開発及び保全の方針」（平成 22 年 3 月）</li> <li>・沖縄県人口増加計画（平成 26 年 3 月）</li> <li>・沖縄県総合交通体系基本計画（平成 24 年 6 月）</li> <li>・沖縄県スポーツ推進計画（平成 25 年 3 月）</li> <li>・沖縄県スポーツコンベンション誘致戦略（平成 27 年 3 月）</li> <li>・沖縄県観光振興基本計画 第 5 次（平成 24 年 5 月）</li> <li>・大型 MICE 施設整備とまちづくりへ向けた基本構想（平成 26 年 3 月）</li> <li>・沖縄県地域防災計画（平成 25 年 3 月）沖縄県防災会議</li> </ul>
<p><b>市の上位・関連計画等</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第 4 次 沖縄市総合計画 基本構想 前期基本計画 平成 23 年度～平成 27 年度（平成 23 年 6 月）</li> <li>・第 4 次 沖縄市国土利用計画（平成 25 年 3 月）</li> <li>・沖縄市都市計画マスタープラン（平成 22 年 3 月）</li> <li>・沖縄市スポーツ推進計画（平成 26 年 3 月）</li> <li>・沖縄市観光戦略プラン（平成 24 年 3 月）</li> <li>・沖縄市教育振興基本計画 平成 24 年度～平成 28 年度（平成 24 年 3 月）沖縄市教育委員会</li> <li>・沖縄市地域防災計画（平成 27 年 6 月）沖縄市防災会議</li> <li>・スポーツコンベンションシティ宣言（平成 8 年）</li> <li>・国際文化観光都市宣言（昭和 49 年）</li> </ul>

## 総合計画等

国と県の上位計画として、沖縄振興特別措置法に基づく「沖縄振興計画（沖縄21世紀ビジョン）」が策定され、「スポーツアイランド沖縄」の形成、中部圏域の「観光リゾート産業の振興」が示されている。また、「沖縄新リーディング産業育成」が掲げられ、観光投資や観光客を世界中から呼び込む核となる世界水準の「デスティネーションリゾート」（目的地型リゾート）を、環境収容力（キャリング・キャパシティ）への配慮のもとで形成することを推進している。市の上位計画である「第4次 沖縄市総合計画」においても、「豊かな地域資源を活かした観光を創造する」と示され、市の都市計画マスタープランにおいても「スポーツコンベンション拠点の形成を促進」などが示されている。本基本調査はこのような上位計画のほか、関連計画と連携し、モータースポーツの振興、雇用の創出、地域の活性化を図るための調査を行うものである。

## 雇用関連

雇用関連の上位計画として、「沖縄振興計画（沖縄21世紀ビジョン）」の中に、産業振興策の拡充・強化や新たな産業の立地を促進するなど雇用の場の創出を図ると示されている。また、本市の「第四次 沖縄市総合計画」では、雇用の場の拡大を図るため、国・県等関連企業との連携強化による広域的な企業誘致活動を展開し、中心市街地の活性化等と連動する企業誘致を推進すると示されている。

## 観光関連

観光関連の上位計画として国の「観光立国推進基本計画」があり、観光地域のブランド化、新たな観光地域づくりのモデルとなる先進的取組、国際的な競争力強化、MICEに関する受入環境の整備などを定めている。また「沖縄県観光振興基本計画（第5次）」では、沖縄振興計画が掲げる世界水準の観光リゾート地の実現に向け計画を定めている。第4次沖縄市総合計画を上位計画とする「沖縄市観光戦略プラン」では、新たな観光資源や魅力の発掘・整備を戦略に掲げており、着地型観光の推進を図っている。

## MICE 施設関連

MICE 施設に関する関連計画として、我が国の MICE 推進のための基本的な課題・方向性及びアクションプランをとりまとめた「MICE 推進アクションプラン」がある。また、沖縄県では「大型 MICE 施設整備とまちづくりに向けた基本構想」を定め、具体的な施設整備を行う準備を進めている。

## スポーツ関連

国の上位計画として、スポーツ基本法の理念を具現化し、施策推進の重要な指針を示す「スポーツ基本計画」がある。また、沖縄県による「沖縄県スポーツ推進計画」では、国際競技力の向上とスポーツ国際交流の推進、産業としてのスポーツの活性化とスポーツ分野の雇用創出を図っている。

また、本市では、「スポーツコンベンションシティ」を宣言し、健康や生きがい、夢や明日への活力など、スポーツを通じた人づくり・まちづくりを推進するため、「沖縄市スポーツ推進計画」を定めている。

## その他関連計画等

その他関連計画として、国の「防災基本計画」、県による「沖縄県地域防災計画」、さらに沖縄市が策定している「沖縄市地域防災計画」があり、防災施設としても計画する場合、これら関連計画との連携も求められる。

## 第2章 立地条件

### (1) 位置・地勢

#### ① 沖縄県における沖縄市の位置、地形

沖縄本島は、主に北部、中部、南部に区分され、本市は中部地区に県内第二の人口（約14万人）を有し、中部圏域の中核都市としての役割を担っている。北はうるま市・恩納村、南は北谷町・北中城村、西は嘉手納町・読谷村に接し、南東は中城湾に面しており、本島各地域への利便性が良い。

北緯26度20分、東経127度48分にあつて、市域面積49.00km<sup>2</sup>の約9割が標高100m以下の地域で、中城湾に面する東海岸部から斜面地域が連坦しながら、西北部の丘陵域へと広がっている。また、面積のうち約36%を米軍基地が占めており、限られた土地を有効利用すべく、「東部海浜開発計画」や「沖縄市中心市街地活性化基本計画」等、地理的条件や特色を生かしたプロジェクトが進められている。



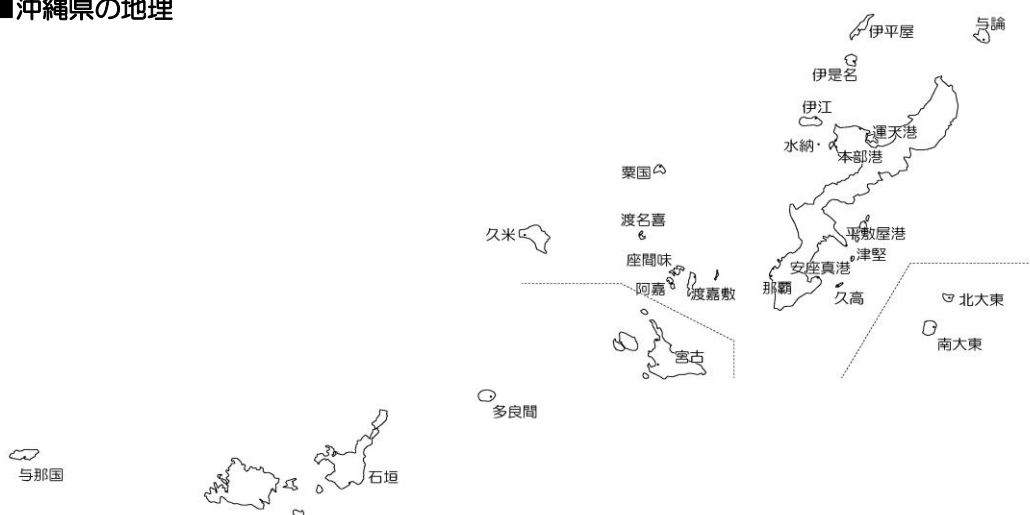
(資料：第四次 沖縄総合計画 基本構想 前期基本計画)



## ②沖縄県の日本本土、東南アジアにおける地理的条件

沖縄県は、日本の南西端に位置し、亜熱帯海洋性気候の下、本島を含め数多くの特色ある島々や国土面積にも匹敵する広大な海域から構成され、唯一の島しょ県という特徴を持った県である。それは、我が国の海域を確保するとともに多様性を広げている。県都那覇市から空路で4時間圏内には、東アジアの主要都市が位置しており、この地理的優位性を活かして、日本本土や近隣アジア諸国を結ぶ国際物流拠点アジアゲートウェイとしての役割を担っている。また、官民一体となり積極的に誘客促進事業を進めている。

### ■沖縄県の地理



### ■東アジアの中心に位置する地理的優位性 ～20億人の巨大マーケットの中心～



(出典：沖縄県商工労働部国際物流商業課 発行「沖縄国際物流ハブ～アジア主要都市への最速物流を実現～」) 平成27年度

## (2) 気象

### ①降水量・気温（県内、県外※主なサーキット）

#### <県内>

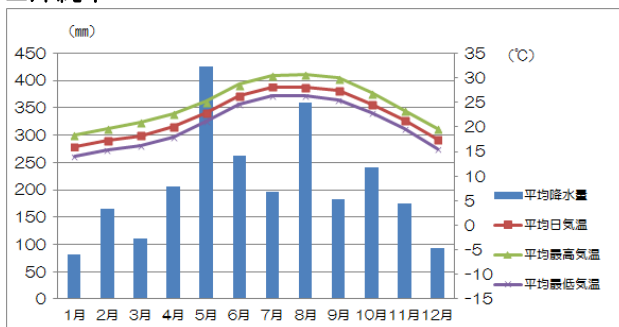
沖縄本島の気候は、年間を通して一日の気温差は小さく、平均気温は22℃程度となっており、最寒月の平均気温でも15℃以下になることはきわめて稀である。夏は、太陽の日差しは強いものの、海風が吹き込み35℃を超える猛暑日になることはほとんどない。

サーキットの施設運営では、このように温暖な亜熱帯性の気候を活かし、年間を通して国内外のプロ、アマチュアによる幅広い各種レース、イベント、合宿等の誘致を促進することができ、県外・国外において気象の問題を抱えている利用者にとって魅力的な環境といえる。

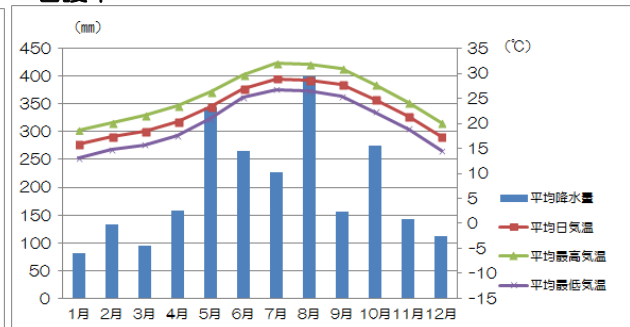
沖縄市		1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	年間
降水量(mm)		82.2	165.6	110.7	206.3	424.7	261.9	197.0	359.3	182.2	240.1	175.2	94.1	総量 2499.3
平均	日平均気温(℃)	15.9	17.3	18.2	20.1	22.9	26.3	28.1	28.1	27.3	24.6	21.4	17.4	平均 22.3
	日最高気温(℃)	18.3	19.7	20.9	22.7	25.2	28.6	30.5	30.6	29.9	26.9	23.4	19.6	—
	日最低気温(℃)	14.0	15.3	16.2	18.0	21.2	24.6	26.3	26.3	25.5	22.8	19.7	15.5	—
名護市		1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	年間
降水量(mm)		81.3	133.7	95.1	157.9	343.0	265.4	227.2	399.1	156.3	275.0	142.1	111.5	総量 2387.6
平均	日平均気温(℃)	15.8	17.3	18.5	20.4	23.4	27.0	28.9	28.7	27.7	24.7	21.4	17.3	平均 22.6
	日最高気温(℃)	18.7	20.2	21.6	23.5	26.2	29.7	32.0	31.8	31.1	27.7	24.2	20.1	—
	日最低気温(℃)	13.0	14.8	15.7	17.6	21.0	25.1	26.8	26.4	25.3	22.3	18.9	14.6	—
那覇市		1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	年間
降水量(mm)		94.4	161.9	97.6	193.7	412.1	263.7	210.8	373.6	161.9	229.1	178.6	103.8	総量 2481.2
平均	日平均気温(℃)	16.5	18.0	19.1	21.0	23.9	27.3	29.1	28.8	28.0	25.2	22.0	18.0	平均 23.1
	日最高気温(℃)	19.0	20.6	22.0	23.8	26.4	29.9	32.0	31.7	30.9	27.8	24.4	20.5	—
	日最低気温(℃)	14.1	15.6	16.7	18.4	21.8	25.4	27.0	26.7	25.8	23.2	19.9	15.7	—

資料：気象庁 ※降水量、気温は2010年～2014年の平均値

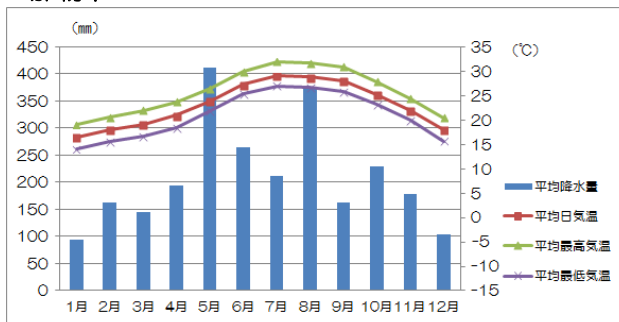
#### ■沖縄市



#### ■名護市



#### ■那覇市



＜県外※主なサーキット＞

県外（主なサーキット）の気温は、沖縄に比べると年間を通して一日の気温差は大きく、平均気温は7℃から16℃程度となっており、最寒月（1月）の平均気温は-7℃から5℃程度となっている。

そのため、冬期になると路面の結露や凍結、積雪の影響により通常のコース走行が難しいサーキットもある。

（十勝インターナショナルスピードウェイ）

北海道	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	年間	
降水量(mm)	20.1	17.4	39.6	76.6	108.2	69.7	114.0	151.8	122.3	119.7	73.4	93.3	総量 1006.1	
平均	日平均気温(℃)	-7.4	-5.8	-0.7	5.7	10.9	16.1	20.3	21.5	18.0	10.6	4.3	-3.4	平均 7.5
均	日最高気温(℃)	-1.8	-0.4	4.4	11.7	17.4	22.8	25.9	26.9	23.0	16.1	9.0	1.2	—
	日最低気温(℃)	-13.7	-11.7	-5.5	0.5	6.2	11.6	16.3	17.7	14.1	5.7	0.0	-8.3	—

（新協和カートランド）

秋田	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	年間	
降水量(mm)	121.8	82.9	124.1	113.5	127.8	111.7	231.4	194.6	211.7	186.9	229.7	179.4	総量 1915.5	
平均	日平均気温(℃)	-0.5	0.0	3.2	8.9	14.7	20.5	24.2	25.9	21.7	14.9	8.6	2.2	平均 12.0
均	日最高気温(℃)	2.2	3.2	7.0	13.3	18.9	24.8	28.0	29.9	26.2	19.4	12.5	5.1	—
	日最低気温(℃)	-3.0	-3.0	-0.2	4.4	11.0	16.7	21.2	22.6	17.9	10.8	4.8	-0.5	—

（鈴鹿サーキット）

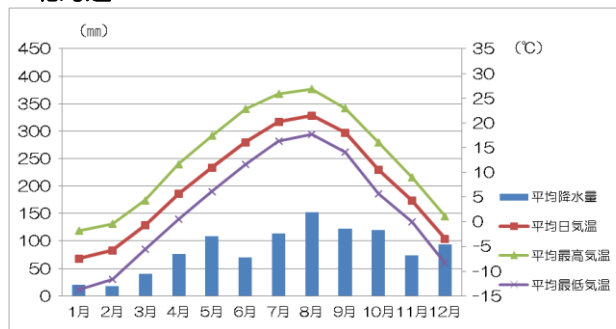
三重	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	年間	
降水量(mm)	26.9	79.5	100.9	143.9	142.8	208.6	151.8	149.2	293.4	195.0	66.9	55.4	総量 1614.3	
平均	日平均気温(℃)	5.0	5.8	8.7	13.4	18.7	23.1	27.4	28.3	24.9	19.3	13.0	7.3	平均 16.2
均	日最高気温(℃)	9.0	9.6	13.2	18.0	23.0	26.5	31.1	31.9	28.5	23.0	16.9	11.0	—
	日最低気温(℃)	1.6	2.6	4.8	9.4	15.0	20.3	24.5	25.4	21.7	16.1	9.5	4.1	—

（富士スピードハイウェイ）

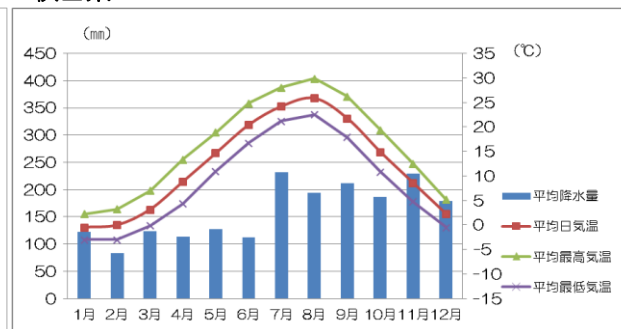
静岡	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	年間	
降水量(mm)	41.6	168.3	175.7	164.1	153.5	170.7	188.8	104.8	248.2	221.7	116.8	100.7	総量 1854.9	
平均	日平均気温(℃)	5.2	6.6	10.0	14.0	18.6	22.6	26.5	27.7	24.4	19.2	13.1	7.6	平均 16.3
均	日最高気温(℃)	11.0	11.9	15.2	19.2	23.8	27.0	30.7	32.3	29.6	24.1	18.7	13.0	—
	日最低気温(℃)	0.0	2.1	4.8	9.0	14.0	19.2	23.2	24.2	20.2	15.1	8.2	2.7	—

資料：気象庁 ※降水量、気温は2010年～2014年の平均値

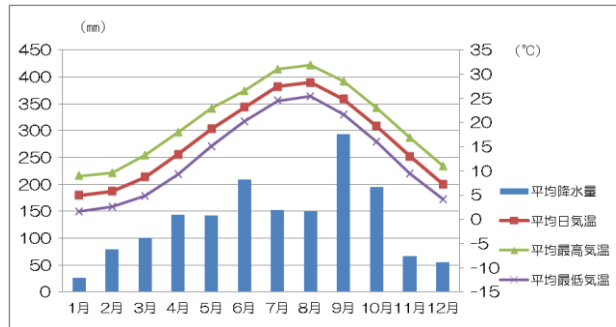
■北海道



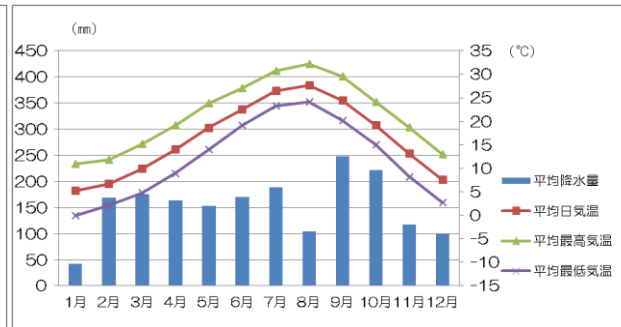
■秋田県



■三重県



■静岡県



## ②日照時間・平均風速・最大風速・風向（沖縄市・名護市・那覇市）

県内の月別日照時間は、夏季に 200 時間を超え冬季には 100 時間を下回る。月別平均風速は、名護市で年間を通じてほぼ 4.0m/s 以下であるのに対し、沖縄市と那覇市では 5.0m/s 以上の月がほとんどである。

沖縄市	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	年間	
日照時間(h)	97.3	90.9	129.5	129.9	111.0	171.4	264.7	232.0	227.3	151.3	117.2	97.4	総量 1,820.0	
平均風速(m/s)	5.7	5.6	5.6	5.3	5.1	5.7	5.5	5.4	5.3	6.6	5.7	6.0	平均 5.6	
2010年	最大風速(m/s)	13.7	13.8	14.8	11.9	13.7	12.3	15.5	25.3	15.4	21.4	13.1	14.6	—
	風向	北北西	北北西	北北西	南南西	北北東	北東	西南西	西南西	東南東	北北東	北北西	北北西	—
2011年	最大風速(m/s)	14.0	11.2	10.6	11.7	19.7	20.1	13.2	32.2	16.0	13.2	14.3	11.5	—
	風向	北北西	北北西	北北西	北北西	南南東	南東	北北西	東	北西	北東	東	北西	—
2012年	最大風速(m/s)	11.6	13.2	12.4	16.3	11.7	18.2	14.3	27.4	40.5	20.7	11.6	15.8	—
	風向	南西	南南東	南南西	北北西	南南東	北北東	東	西南西	北北東	北	北北東	北北西	—
2013年	最大風速(m/s)	17.4	12.2	16.6	15.2	14.5	14.1	16.9	18.6	14.8	25.9	11.2	15.9	—
	風向	北北西	北北東	北北東	北北西	北東	南南西	東南東	東南東	南南西	東南東	東北東	北北西	—
2014年	最大風速(m/s)	13.4	13.1	15.0	12.9	15.6	12.5	32.2	24.3	12.7	35.1	12.5	21.2	—
	風向	北北西	北北西	南南西	東	東南東	西南西	南東	南西	南東	北北東	北北東	北	—

名護市	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	年間	
日照時間(h)	94.0	78.8	116.0	119.8	100.4	149.4	232.7	205.5	192.7	142.4	114.1	93.5	総量 1,639.2	
平均風速(m/s)	3.9	3.9	3.9	3.5	3.3	4.0	3.8	3.9	3.5	4.6	3.7	4.0	平均 3.8	
2010年	最大風速(m/s)	10.8	14.0	11.0	11.8	15.3	10.3	10.1	33.5	12.8	18.0	11.7	12.0	—
	風向	北	南	北西	南	南	南	南	西北西	南	北北東	北北東	北	—
2011年	最大風速(m/s)	11.9	12.2	9.5	9.4	36.2	18.2	10.1	27.4	12.6	9.9	10.3	10.4	—
	風向	北	南	南	北北西	南	南南東	北	南南東	北西	北北東	南	北	—
2012年	最大風速(m/s)	11.8	10.4	11.9	13.4	11.2	16.4	10.2	25.9	32.2	16.8	9.7	11.7	—
	風向	北北東	南	南	南	南	南	東	南南西	北西	北	西	西	—
2013年	最大風速(m/s)	12.2	11.6	14.6	9.4	10.2	14.1	14.2	13.1	15.9	19.7	9.4	11.7	—
	風向	北	南	南	西北西	北北東	南	南南東	南東	南	西	北	南	—
2014年	最大風速(m/s)	11.0	10.9	12.6	10.0	12.4	10.1	27.0	22.8	12.9	24.4	10.6	14.0	—
	風向	南	南	南	南東	南東	南	南南東	南	南南西	南	北北東	北	—

那覇市	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	年間	
日照時間(h)	89.4	85.2	120.3	121.2	107.1	158.6	224.9	192.8	200.4	139.7	110.9	92.3	総量 1,642.6	
平均風速(m/s)	5.3	5.2	5.4	5.1	4.9	5.7	5.5	5.4	5.3	6.1	5.1	5.6	平均 5.4	
2010年	最大風速(m/s)	13.4	16.0	14.4	12.9	13.8	13.5	13.3	16.6	14.8	21.2	12.5	14.0	—
	風向	北	南	北北西	南南西	南	南西	南	南南西	東南東	北	北	北北西	—
2011年	最大風速(m/s)	14.8	12.6	12.3	11.7	35.0	20.4	12.0	27.9	15.1	12.0	13.0	13.3	—
	風向	北	北	南東	北北西	南南西	南南東	南東	南東	北北西	東北東	東	北	—
2012年	最大風速(m/s)	14.6	12.9	13.4	14.7	12.2	16.4	14.8	25.2	41.1	22.1	12.6	16.2	—
	風向	北	南南東	北	北北西	南	東北東	東	南西	西北西	北	北	北北西	—
2013年	最大風速(m/s)	17.0	10.6	15.5	13.7	11.8	15.2	14.6	16.4	14.5	22.0	12.7	14.5	—
	風向	北北西	南南西	北北東	北北西	北東	南	東南東	東南東	南南西	東	北北西	北北西	—
2014年	最大風速(m/s)	13.1	13.4	18.4	13.9	14.7	14.2	33.1	22.9	12.7	25.2	12.1	16.9	—
	風向	北北西	北	南西	東南東	南	南南西	南東	南西	南南東	東北東	北北東	北	—

資料：気象庁 ※日照時間、平均風速は 2010 年～2014 年の平均値

## ③台風の接近数

沖縄県は、日本で最も台風接近数の多い地域である。南の海上で発生した台風は沖縄をめぐって進むことが多く、海水温の高い沖縄へは勢力を保ったまま、もしくは発達して接近するため、他の県とは違った台風対策も考慮する必要がある。

沖縄地方への台風接近数	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	年間
2014年							2	3	2	2	2		10
2013年							1	1	2	1	4		9
2012年							3	2	5	2	1		11
2011年							2	1	1	2	0		7
2010年									3	3	1		6
5年間の平均数							1.6	1.4	2.6	2.0	1.6		8.6

※台風の中心が沖縄県のいずれかの気象官署から300km以内に入った場合を「沖縄地方に接近した台風」としています。

(注) 接近は月をまたがる場合があり、各月の接近数の合計と年間の接近数とは必ずしも一致しません。

資料：気象庁

第3章 社会条件

(1) 人口

①S60~H22 沖縄市・沖縄県・全国の比較（平成22年国勢調査）

- ・年少人口（15歳未満）：沖縄県の年少人口の構成比が17.8%と全都道府県で最も高く、本市での構成比は県の構成比をさらに上回る19.2%である。
- ・生産年齢人口（15歳以上65歳未満）：本市の生産年齢人口の構成比は65.4%であり、県、全国ともに大きな差はない。
- ・高齢人口（65歳以上）：高齢人口の構成比が20%以下の都道府県は沖縄県のみであり、本市での構成比は県の構成比をさらに下回る15.5%である。
- ・昭和60年~平成22年の25年間、全国では、年少人口・生産年齢人口は減少し、高齢人口は増加している。しかし、本市では、年少人口の減少した割合は比較的lowく、生産年齢人口は29.4%増加し、総数は28.7%増加している。

(単位：人、%)

国勢調査		S60	H2	H7	H12	H17	H22	S60~H22増減率	
沖 縄 市	年少人口 (15歳未満)	実数	28,242	25,907	26,086	25,722	25,866	24,925	-11.7%
		構成比	28.0%	24.8%	22.6%	21.6%	20.5%	19.2%	
		増減率	-	-8.3%	0.7%	-1.4%	0.6%	-3.6%	
	生産年齢人口 (15歳以上 65歳未満)	実数	65,677	70,062	78,343	78,956	82,320	85,013	29.4%
		構成比	65.0%	67.1%	67.9%	66.4%	65.2%	65.4%	
		増減率	-	6.7%	11.8%	0.8%	4.3%	3.3%	
	高齢人口 (65歳以上)	実数	7,052	8,399	10,897	14,193	18,087	20,137	185.6%
		構成比	7.0%	8.0%	9.4%	11.9%	14.3%	15.5%	
		増減率	-	19.1%	29.7%	30.2%	27.4%	11.3%	
	年齢不詳	実数	239	1,477	10	815	127	174	-
総数	実数	101,210	105,845	115,336	119,686	126,400	130,249	28.7%	
沖 縄 県	年少人口 (15歳未満)	実数	322,523	299,836	281,302	264,279	254,203	246,313	-23.6%
		構成比	27.4%	24.7%	22.1%	20.2%	18.7%	17.8%	
		増減率	-	-7.0%	-6.2%	-6.1%	-3.8%	-3.1%	
	生産年齢人口 (15歳以上 65歳未満)	実数	754,119	793,287	842,752	861,826	888,046	897,960	19.1%
		構成比	64.0%	65.3%	66.2%	65.9%	65.2%	64.8%	
		増減率	-	5.2%	6.2%	2.3%	3.0%	1.1%	
	高齢人口 (65歳以上)	実数	101,947	121,082	148,567	182,557	218,897	240,507	135.9%
		構成比	8.6%	10.0%	11.7%	13.9%	16.1%	17.4%	
		増減率	-	18.8%	22.7%	22.9%	19.9%	9.9%	
	年齢不詳	実数	508	8,193	819	9,558	448	8,038	-
総数	実数	1,179,097	1,222,398	1,273,440	1,318,220	1,361,594	1,392,818	18.1%	
全 国	年少人口 (15歳未満)	実数	26,033,218	22,486,239	20,013,730	18,472,499	17,521,234	16,803,444	-35.5%
		構成比	21.5%	18.2%	16.0%	14.6%	13.8%	13.2%	
		増減率	-	-13.6%	-11.0%	-7.7%	-5.1%	-4.1%	
	生産年齢人口 (15歳以上 65歳未満)	実数	82,506,016	85,903,976	87,164,721	86,219,631	84,092,414	81,031,800	-1.8%
		構成比	68.2%	69.7%	69.5%	68.1%	66.1%	63.8%	
		増減率	-	4.1%	1.5%	-1.1%	-2.5%	-3.6%	
	高齢人口 (65歳以上)	実数	12,468,343	14,894,595	18,260,822	22,005,152	25,672,005	29,245,685	134.6%
		構成比	10.3%	12.1%	14.6%	17.4%	20.2%	23.0%	
		増減率	-	19.5%	22.6%	20.5%	16.7%	13.9%	
	年齢不詳	実数	41,346	326,357	130,973	228,561	482,341	976,423	-
総数	実数	121,048,923	123,611,167	125,570,246	126,925,843	127,767,994	128,057,352	5.8%	

資料：S60~H22 国勢調査報告

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

第8章

第9章

第10章

## ②沖縄市の年齢別人口推移

平成17年～平成27年の構成比の推移をみると、本市の年少人口は減少し、高齢人口及び生産年齢人口は増加傾向にある。その中でも、特に高齢人口の増加が顕著であり、少子高齢化が進んでいることが伺える。数値においては、年少人口が20.6%から18.6%と減少し、高齢人口は13.8%から17.4%と増加している。人口総数は10年間で7.1%増加しており、本市における将来人口の目標値に近づいていることがわかる。

第4次沖縄市総合計画における中心市街地の再生、公的住宅整備、土地区画整理事業の施策により、本市の人口は現在も増加傾向にあり、今後、急激な人口減少が起こることは考えにくい状況である。

サーキットの建設に関しては、新たな観光資源としての役割や、自動車関連産業の企業誘致による雇用の創出はもとより、将来を担う子供が多い沖縄市において自動車関係の世界への関心が高まることは、新たな可能性を創出する事が期待できる。

(単位：人、%)

沖縄市		H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H17～H27増減率
年少人口 (15歳未満)	実数	26,829	26,911	26,785	26,709	26,710	26,479	26,452	26,347	26,323	26,161	25,958	-3.2%
	構成比	20.6%	20.5%	20.3%	20.1%	20.0%	19.7%	19.5%	19.3%	19.0%	18.9%	18.6%	
	増減率	-	0.3%	-0.5%	-0.3%	0.0%	-0.9%	-0.1%	-0.4%	-0.1%	-0.6%	-1.4%	
生産年齢人口 (15歳以上65歳未満)	実数	85,329	85,864	86,280	86,646	86,830	87,523	88,303	88,874	89,712	89,375	89,105	4.4%
	構成比	65.6%	65.4%	65.2%	65.1%	64.9%	65.0%	65.2%	65.2%	64.8%	64.5%	64.0%	
	増減率	-	0.6%	0.5%	0.4%	0.2%	0.8%	0.9%	0.6%	0.9%	-0.4%	-0.3%	
高齢人口 (65歳以上)	実数	17,959	18,517	19,199	19,741	20,222	20,553	20,608	21,109	22,327	23,127	24,247	35.0%
	構成比	13.8%	14.1%	14.5%	14.8%	15.1%	15.3%	15.2%	15.5%	16.1%	16.7%	17.4%	
	増減率	-	3.1%	3.7%	2.8%	2.4%	1.6%	0.3%	2.4%	5.8%	3.6%	4.8%	
総数	実数	130,117	131,292	132,264	133,096	133,762	134,555	135,363	136,330	138,362	138,663	139,310	7.1%

資料：沖縄市HP（人口統計）平成27年4月1日 現在

## ③沖縄市における将来人口

本市における将来人口については、「第4次沖縄市総合計画基本構想前期基本計画」及び「沖縄市主要指標及びフレーム策定調査報告書」において、平成32年の目標人口を約145,000人、「沖縄市都市計画マスタープラン」においては、平成37年に143,000人と推計され、現在の人口（H27年10月末：140,221人）より増加が見込まれる。

(単位：人)

	市 計 画		
	第4次沖縄市総合計画 (目標年次：平成32年)	沖縄市主要指標及びフレーム策定 (目標年次：平成32年)	沖縄市都市計画マスタープラン (目標年次：平成37年)
推計値（若しくは将来フレーム）	145,000	145,000	143,000

資料：第4次沖縄市総合計画 基本構想 前期基本計画、沖縄市主要指標及びフレーム策定調査報告書、沖縄市都市計画マスタープラン

## ④出生率

- ・平成17年から平成24年の間の出生率は、沖縄市・沖縄県・全国ともに変化はあまりみられない。
- ・本市の出生率は、沖縄県や全国に比べ高い値である。

出生率	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24
沖縄市	13.9	14.0	14.0	13.1	13.6	13.1	13.0	13.3
沖縄県	11.9	12.1	12.1	12.2	12.2	12.3	12.1	12.2
全 国	8.4	8.7	8.6	8.7	8.5	8.5	8.3	8.2

資料：母子保健の主なる統計

(出生率=1年間の出生数/10月1日現在の人口×1000)

## (2) 沖縄市土地利用状況

地区の区分は、自然的、社会的、経済的および文化的諸条件を勘案し、次の4つの地区に区分している。また、地区ごとの土地利用の方向性を下記に示す。

サーキットに適した場所としては、交通アクセスや騒音問題はもとより、施設規模や関連産業の動向等の条件を見据えた将来計画により選定するのが望ましい。

### ■北部地区

(人、世帯、ha)

行政区名	人口・世帯・面積	
	平成22年	平成29年
池原、登川、知花、松本、明道、 米軍施設・区域	18,278 6,960 2,004.0	19,200 8,100 2,004.0

資料：第4次沖縄市国土利用計画  
※1：上段(人口)、中段(世帯)、下段(面積)  
2：平成22年の人口、世帯は  
住民基本台帳データ(3月1日)

北部地区は、丘陵地が広がり、台地・段丘が複雑に分布する地形を成しており、地区の多くを米軍施設・区域が占め、地区の南側では用途地域が指定されているほか、残りの大部分は農業振興地域となっている。

土地利用の状況については、農用地や森林、原野など主に自然的土地利用が地区の大部分を占めており、比謝川や倉敷ダムなど河川・水面の土地利用も多く、レクリエーション空間としても活用されている。

農振白地地域については、スプロール化の抑制に努め、農業環境に慎重な配慮のもと、秩序ある計画的な土地利用をすすめるとともに、工場、廃棄物処理施設等の集積を抑制するために、規制誘導をおこなう。この地域では、依然として農振白地地域における開発によって、農用地以外の用途の混在が見られるほか、河川の氾濫や不法投棄をはじめ、悪臭や騒音等の環境問題が発生している。

市街地では、道路等の基盤整備による居住環境の向上と災害面や環境衛生面の向上を図り、地域の歴史・文化的な資源を活用した土地利用に努める。

工業用地については、既存企業の振興や企業誘致を促進するため、基盤整備をおこなうなど良好な操業環境の創出に資する土地利用や混在した用途の再整理を図り、環境に配慮した土地利用に努める。

### ■中部地区

(人、世帯、ha)

行政区名	人口・世帯・面積	
	平成22年	平成29年
美里、東、宮里、吉原、越來、 城前、照屋、安慶田、室川、住吉、 嘉間良	37,718 15,114 540.0	38,700 16,300 540.0

資料：第4次沖縄市国土利用計画  
※1：上段(人口)、中段(世帯)、下段(面積)  
2：平成22年の人口、世帯は  
住民基本台帳データ(3月1日)

中部地区は、なだらかな傾斜の台地と一部急斜面地を含む斜面地からなり、河川が市街地内を縦断している。また、国道330号と県道75号線および国道329号が交わるコザ十字路を中心とし、地区の全域が用途地域に指定されているなど、都市的土地利用が顕著な地区となっている。

土地利用の状況としては、大部分が都市的な土地利用となっており、戦後、急速に形成された市街地と復帰後に形成された新市街地からなっている。

本地区は、中心市街地における商業機能の低下や人口減少、密集市街地など、都市問題を抱えており、防災および減災に配慮した密集市街地や住環境の改善をおこなうなど、土地の有効利用を図る。

一方で新市街地においては、宅地化や基盤整備が着実にすすんでおり、良好な市街地環境の整備の早期完了が求められているため、地域資源を活かした土地利用の促進、低未利用地の有効利用を図り、合理的・効率的な土地利用をすすめるなど、都市機能の向上や良好な生活空間の創出を図る。

■東部地区

(人、世帯、ha)

行政区名	人口・世帯・面積	
	平成22年	平成29年
泡瀬第二、古謝、東桃原、大里、 泡瀬第一、泡瀬第三、泡瀬、高原、 比屋根、与儀、海邦町、新港地区、 東部海浜地区、米軍施設・区域	43,862	48,300
	16,370	18,500
	950.0	1,044.8

資料：第4次沖縄市国土利用計画  
 ※1：上段(人口)、中段(世帯)、下段(面積)  
 2：平成22年の人口、世帯は  
 住民基本台帳データ(3月1日)

東部地区は、地区の大部分が海岸低地からなり、斜面を経て丘陵部へと移行する地形となっている。地区内は用途地域が指定されているほか、農業振興地域が広がっている。近年は、人口増加が著しく急速な市街化が進行している地域となっている。

土地利用の状況は、市街地では宅地や公共施設等の都市的土地利用が多く、臨海部では、港湾や漁港、工業基盤施設など本市の産業を支える土地利用となっている。また、農業振興地域では、農用地や緑地等の自然的土地利用と都市的土地利用の混在している状況にあり、耕作放棄地の有効利用や市街化の進展による無秩序な土地利用の拡大が懸念されている。

斜面緑地については、開発の傾向がみられることから、防災や自然環境保全の視点、景観の面での対応が必要である。また、東部地域の大部分が低地となっていることから、地震や津波などの自然災害等への対応が望まれる。

東部海浜開発地区については、環境との共生や自然災害に配慮した土地利用を図る。また、新たな雇用の創出や地域経済の活性化を促進し、市土の発展に寄与する拠点の形成に向けた土地利用をすすめる。

■西部地区

(人、世帯、ha)

行政区名	人口・世帯・面積	
	平成22年	平成29年
八重島、センター、胡屋、園田、 中の町、諸見里、久保田、山里、 山内、南桃原、米軍施設・区域	35,815	35,800
	14,919	15,100
	1,406.00	1,406.00

資料：第4次沖縄市国土利用計画  
 ※1：上段(人口)、中段(世帯)、下段(面積)  
 2：平成22年の人口、世帯は  
 住民基本台帳データ(3月1日)

西部地区は、地形の大部分が連続する丘陵・台地から形成され、地区全体が用途地域に指定されるなど都市的土地利用が顕著な地区となっている。

本地区は、戦後、胡屋十字路口周辺を中心に、基地の門前町として各種産業が集積し、本市は中部圏域の中心都市として急速な発展を遂げたが、近年は、商業機能の低下や人口減少による空洞化への対応、密集市街地の改善など、都市機能の回復および求心力の向上が課題となっている。

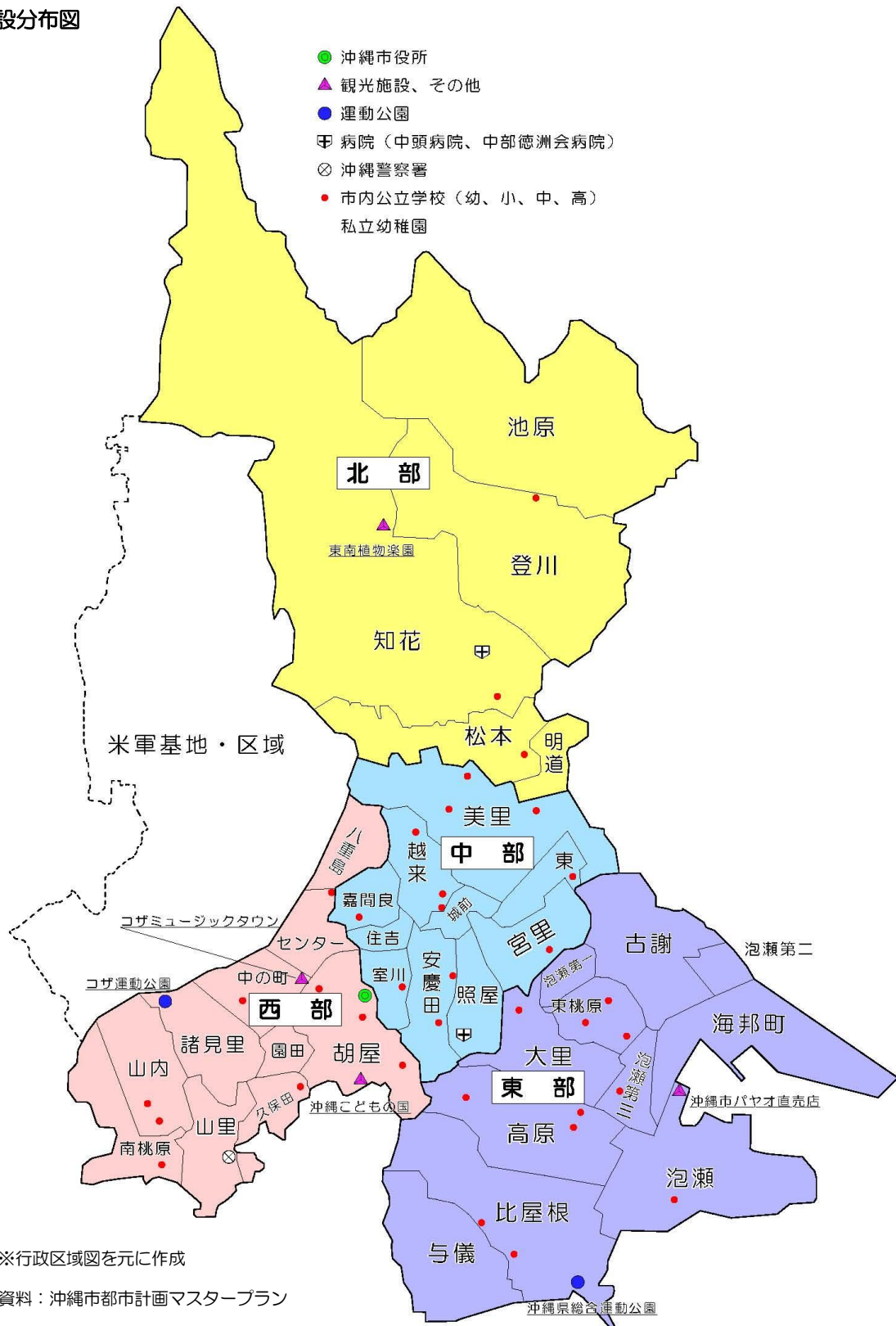
また、中心市街地においては、地域資源を活かした土地利用の促進、低未利用地の有効利用を図り、合理的・効率的な土地利用をすすめるなど、都市機能の向上や良好な生活空間の創出を図る。



### (3) 主な市内施設の調査

サーキット建設地の選考では、サーキットの規模や地勢及び騒音問題など様々な事項を考慮し、検討する必要がある。沖縄市内の関連施設の調査を行い下記の図に位置を示す。

■関連施設分布図



序章

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

第8章

第9章

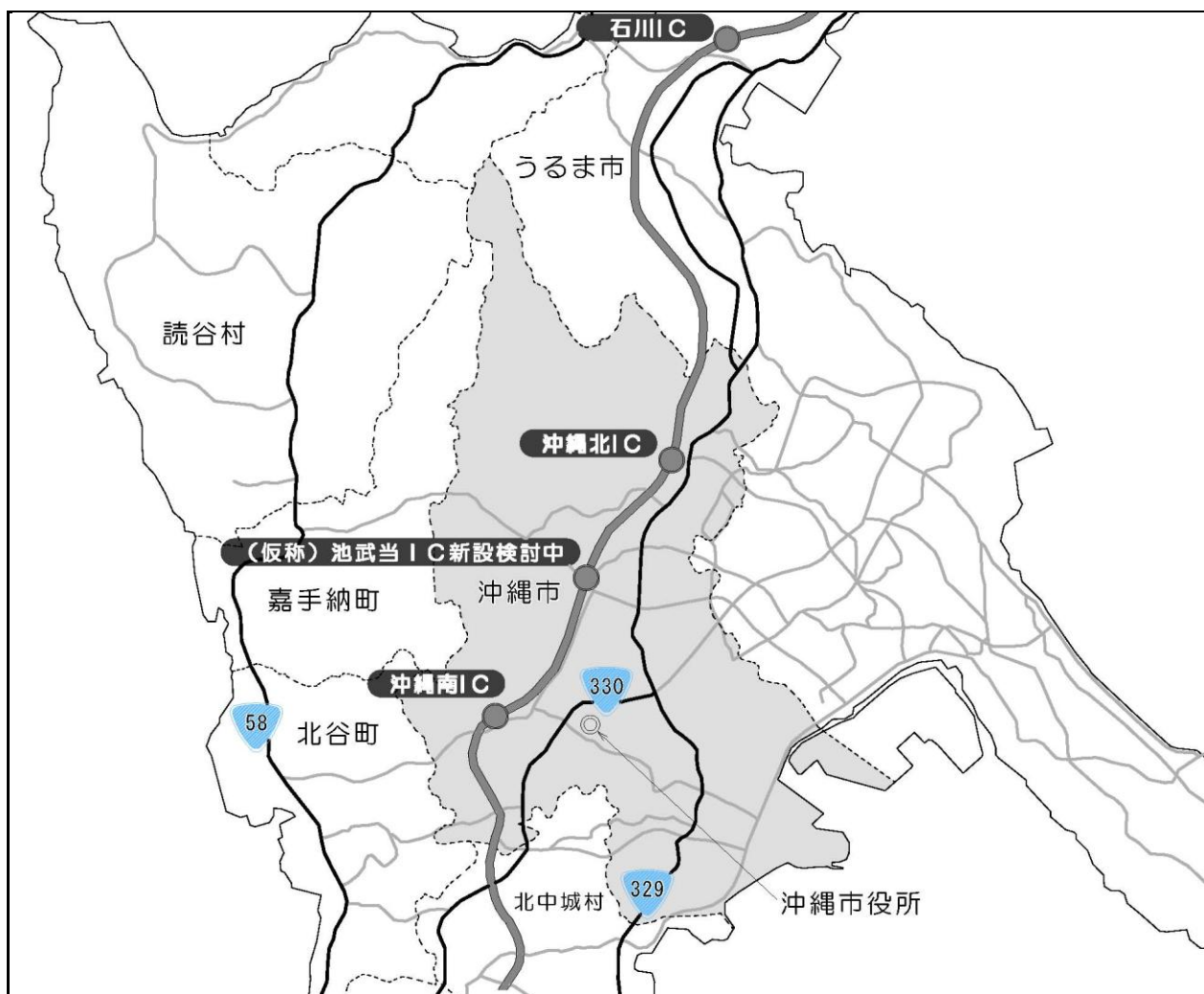
第10章

## (4) 交通アクセス

### ① 沖縄県・沖縄市の交通アクセス

沖縄市の道路網の特徴として、南部圏域と北部圏域を結ぶ国道 329 号が南北方向に延び、南西から北東へ向け国道 330 号、続いて県道 75 号線が伸びている。さらに中心市街地と東部を県道 20 号線が結び、市街地を囲むように沖縄環状線が位置している。また、南西から北へ沖縄自動車道が通過し、2つのインターチェンジを有しており、新たに池武当交差点付近へのインターチェンジを設置するための検討を行っているなど、広域交通条件に恵まれた都市である。(仮称)池武当 IC が新設されれば本市内に3箇所のインターチェンジを有することになり、サーキット関連産業の誘致やサーキット各種イベント時の集客が容易になる。

#### ■ 沖縄市の広域道路の状況 (沖縄自動車道、国道、県道)



資料：沖縄県 HP 沖縄県土木建築部 「2014 沖縄ぬ道」



■那覇港の現状

那覇港から国内主要都市及び北米・中国・韓国・台湾・香港までの航路が形成されており、これら各都市への車両や関連部品の輸送が可能となっている。

▽那覇港を入出港する定期航路・不定期航路一覧

区分	寄港地	便数	船種	
国内航路	東京	那覇—大阪—東京—大阪—那覇	3/週	RORO
		那覇—志布志—東京—志布志—那覇	3/2週	RORO
		那覇—(志布志)—東京—(志布志)—那覇	3/2週	RORO
	名古屋	那覇—名古屋—豊橋—鹿児島—那覇	1/4日(不定)	自動車
		那覇—大阪—那覇	2/週	一般
	大阪	那覇—大阪—鹿児島—那覇	1/週	RORO
		那覇—(伊予三島)—大阪—那覇	7/2週	一般
		那覇—水島—大阪—那覇	1/週(不定)	一般
	神戸	那覇—(与論)—(和泊)—(亀徳)—名瀬—大阪—神戸	3/2週	フェリー
		—大阪—名瀬—(亀徳)—(和泊)—(与論)—那覇		
	瀬戸内	那覇—呉—新居浜(愛媛)—三島—玉島—高松—新居浜(愛媛)—那覇	1/週	一般
		博多	那覇—博多—那覇	6/週+6/2週
	那覇—鹿児島—博多—鹿児島—那覇		3/週	RORO
	那覇—博多—鹿児島—那覇		1/週	RORO
	那覇—博多—那覇		1/週	一般
	鹿児島	那覇—鹿児島—那覇	1/週	一般
		那覇—中城—志布志—鹿児島—那覇	1/週	一般
		那覇—本部—与論—和泊—亀徳—名瀬—鹿児島—名瀬—亀徳—和泊—与論—本部—那覇	1/日	フェリー
県内	先島	那覇—石垣—那覇	1/週+6/月	一般
		那覇—石垣—平良—那覇	1/週	RORO
		那覇—石垣—与那国—那覇	3/月	一般
		那覇—平良—石垣—那覇	2/週	RORO 一般
		那覇—平良—(伊良部)—石垣—那覇	4/週	一般
		那覇—中城—平良—石垣—那覇	1/週	一般
		那覇—平良—石垣	2/週	RORO 一般
	周辺離島	那覇—阿嘉—座間味—阿嘉—那覇	3/日	フェリー 高速船
		那覇—渡嘉敷—那覇	3/日	フェリー 高速船
		那覇—粟国—那覇	1/日	フェリー
国外航路	北米	サハドローオークランド—ダッチハーバ—横浜—釜山—那覇—青島—上海—釜山—横浜—サハドロー	1/週	フルコン
		※先島航路の延長 那覇—平良—石垣—基隆—厦門—高雄—那覇	1/週	一般
	中国	上海—温州—基隆—台中—高雄—那覇—上海	1/週	フルコン
		ダバオフィリピン—那覇—(博多)—(神戸)—ダバオフィリピン	1/2週	冷凍コンテナ
	東南アジア(台湾)	※先島航路の延長 那覇—平良—石垣—高雄—那覇	1/週	RORO
		香港—高雄—那覇—グアム—サイパン(マニラ)—(ホノルル)—(マニラ)—(ハワイ)—(ホノルル)—(チャゴ)—(サイパン)—コロール—ジェネラルサトウ—オア—香港	1/週	フルコン
		マニラ—高雄—基隆—那覇—志布志—門司—三田尻中関—松山—広島—基隆—高雄	1/週	フルコン

- ・ RORO船 (ロールオン/ロールオフ、自走で乗り降りできる貨物運搬船)
- ・ 自動車運搬船 (車両を専用で運ぶ船)
- ・ 一般貨物船 (鋼材や各種製品など何でも運ぶ船)
- ・ フルコンテナ船 (コンテナを専用で運ぶ船)

- ※( )寄港地は不定港
- ※赤字は最終港
- ※青字は旅客も対応

資料：那覇港管理組合HP

## (5) 沖縄県入域観光客

平成26年の入域観光客数は705万8,300人で、対前年64万4,600人増加、率にして10.1%の増加となり、2年連続で過去最高を更新し、初の700万人台を記録した。月別では、全ての月において前年同月を上回るとともに、各月の過去最高記録を更新した。また、昨年に続き国内客・外国客とともに過去最高の入込であった。

現在も、沖縄振興計画にある平成33年度までの達成目標として入域観光客数1000万人（うち国外観光客数200万人）を目指し、那覇空港滑走路増設等に取り組んでいる。

沖縄市においても、沖縄全島エイサーまつりや国際カーニバル等の各種イベントを行い、観光客誘致に取り組んでいるところであり、他にも県内最大級の多機能複合型ショッピングモールの開業、大型テーマパークの建設計画等、受入体制の充実による誘客効果が期待出来る。

今後の見通しとして、景気は緩やかな回復基調にあることに加え、円安も継続すると予想されており、国内旅行市場は堅調に推移するとみられるものの、国内観光地との競合が想定される。また、外国客については、訪日旅行需要の高まりに加え、香港－那覇路線新規就航など航空路線拡充の動きがあることや、クルーズ船の寄港予定回数が昨年を上回っていることなどから引き続き好調に推移すると見込まれる。

また、交通に対する利便性や、新たな観光資源の広がりにより今後増加する観光客の中にはモータースポーツの関心が高まっているアジア地域やモータースポーツの盛んなヨーロッパ等のサーキットに関心を持つ企業や個人の方も多くなると考えられ、本市における季節を問わないモータースポーツの環境は新たな可能性を期待できる。

### ■国内入域観光客の推移

(単位：人、%)

国内	H22	H23	H24	H25	H26	H22～H26増減率
東京	2,757,500	↓ 2,549,600	↑ 2,729,200	↑ 2,921,300	↑ 3,062,200	11.0%
関西方面	1,058,900	↓ 1,024,400	↓ 1,010,100	↑ 1,148,800	↑ 1,243,700	17.5%
福岡方面	709,500	↓ 685,300	↑ 692,600	↑ 712,200	↑ 728,200	2.6%
名古屋	476,300	↓ 440,300	↑ 447,300	↑ 480,300	↑ 490,700	3.0%
その他	568,200	↓ 499,500	↑ 579,900	↑ 600,300	↑ 640,000	12.6%
<b>総数</b>	<b>5,570,400</b>	<b>↑ 5,199,100</b>	<b>↑ 5,459,100</b>	<b>↑ 5,862,900</b>	<b>↑ 6,164,800</b>	<b>10.7%</b>

### ■国外入域観光客の推移

(単位：人、%)

国外	H22	H23	H24	H25	H26	H22～H26増減率
台湾	119,200	↓ 113,000	↓ 140,600	↑ 235,600	↑ 344,100	188.7%
韓国	15,300	↑ 22,700	↑ 34,200	↑ 80,000	↑ 155,100	913.7%
中国本土	24,400	↑ 33,000	↑ 69,500	↑ 47,800	↓ 113,400	364.8%
香港	46,500	↑ 51,200	↑ 58,000	↑ 84,300	↑ 123,000	164.5%
その他	79,300	↓ 60,100	↓ 74,400	↑ 103,100	↑ 157,900	99.1%
<b>総数</b>	<b>284,700</b>	<b>↓ 280,000</b>	<b>↓ 376,700</b>	<b>↑ 550,800</b>	<b>↑ 893,500</b>	<b>213.8%</b>

### ■国内外入域観光客の総数

(単位：人、%)

国内外入域観光客の総数	H22	H23	H24	H25	H26	H22～H26増減率
	5,855,100	↓ 5,479,100	↑ 5,835,800	↑ 6,413,700	↑ 7,058,300	20.5%
増減率	—	-6.4%	6.5%	9.9%	10.1%	—
国内の割合	95.1%	94.9%	93.5%	91.4%	87.3%	—
国外の割合	4.9%	5.1%	6.5%	8.6%	12.7%	—

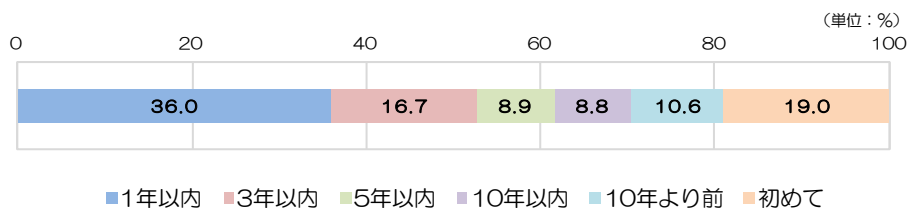
資料：沖縄県HP 文化観光スポーツ部 入域観光客数概況

■沖縄旅行経験（リピート状況）

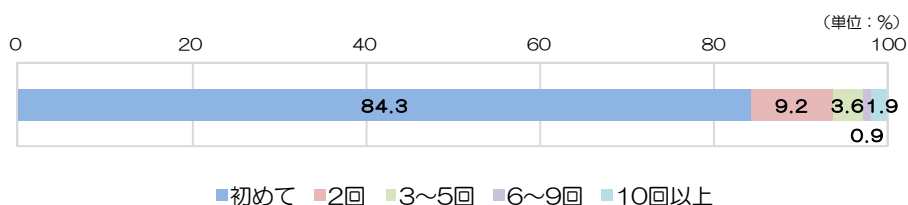
平成 25 年度の調査によると、国内観光客の前回来訪時期は、「1 年以内」が最も多く 36.0%となった。また、10 年以内に沖縄を訪れたことのある比率は 7 割を超える。

国外観光客の沖縄旅行回数（空路調査）は、全体の 84.3%が「初めて」である。また、国外観光客の沖縄旅行回数（クルーズ調査）は、全体の 64.3%が「初めて」である。

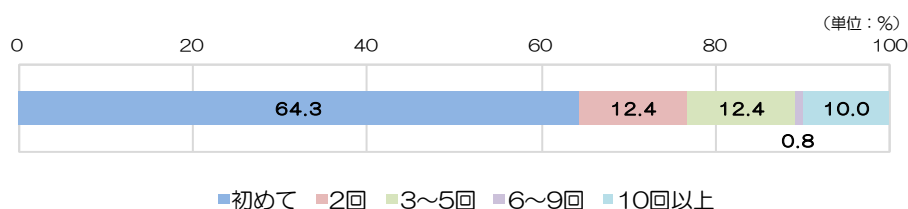
<国内観光客の前回来訪時期>



<国外観光客の沖縄旅行回数（空路調査）>



<国外観光客の沖縄旅行回数（クルーズ調査）>



資料：沖縄県文化観光スポーツ部 平成 25 年度観光統計実態調査 平成 25 年度外国人観光客実態調査報告書

## 第4章 国内外モータースポーツの把握整理

### (1) モータースポーツ関連組織の整理

モータースポーツに関連する多くの組織が存在し、これら組織の活動によってレースなどのイベントが開催されている。

ここではモータースポーツに関連する代表的な組織・団体と、その主な役割について概要をまとめる。

#### <統括機関>

##### ・FIA

国際自動車連盟 (Fédération Internationale de l'Automobile)。1904年に設立された非営利の国際機関であり、本部はフランスのパリ。

公認の各国自動車団体によって構成される4輪自動車競技の国際的統括機関であり、規則の制定・実施、FIA国際選手権の組織、紛争の最終裁定を行う。

##### ・FIM

国際モーターサイクリズム連盟 (Fédération Internationale de Motocyclisme)。1904年設立のFICMを前身とする。本部はスイスのミース。

モーターサイクルスポーツおよびツーリングの双方を管理し、振興を促し、これらの分野におけるモーターサイクル・ユーザーを支援することを目的に創立された国際組織。

##### ・JAF

一般社団法人 日本自動車連盟 (Japan Automobile Federation)。1962年創設。

FIAに公認を受けた、国内唯一の4輪モータースポーツ統括団体ASN (Authority Sport Nationale)として、諸規則の制定、ライセンスの発給、クラブ・団体の登録、競技の開催許可、競技に関する紛争の裁定などを行う。

##### ・MFJ

一般財団法人 日本モーターサイクルスポーツ協会 (Motorcycle Federation of Japan)。1961年設立。

FIMに加盟する唯一の日本代表機関として、国内のモーターサイクルスポーツを統括する。諸規則の制定、ライセンスの発給、競技施設/車両/部品/用品の公認、競技会の公認・承認、世界選手権大会/日本グランプリ大会などの主催などを行う。

#### <プロモーター>

##### ・プロモーター

競技会の興行主であり、興行面での金銭的な収支を含め、営業上の利益を得られる一方で、最終的な責任とリスクを負う。興行権入手、資金調達、チケット販売、競技場手配と契約、開催プログラム決定、各種保険の付保、大会スポンサーとの契約、オーガナイザーの選定と契約、TV放映権の販売と契約、競技会の広告宣伝、グッズ販売、飲食店出店業者との契約、来賓の接遇を行う。

## <オーガナイザー>

### ・オーガナイザー

競技会の組織運営全般をプロモーターから請け負い、組織運営面での責任を負う。協議運営、組織許可の取得、官公庁への届出、組織委員の決定、主要競技役員決定、競技役員（オフィシャル）の確保、医師団の確保と救急医療体制の確立、応需医療機関の確保、特別規則書の作成、プログラムの作成、入場証の制作、参加募集と受付、催物企画・実行、メディア対応、JAF への最終成績報告を行う。

日本国内の場合、JAF 公認クラブ、JAF 加盟クラブ、JAF 準加盟クラブ、登録団体がこれにあたる。

### ・JAF 公認クラブ

加盟クラブとして5年以上の活動実績を持ち、国内格式以上の公認競技を行うことを目的としているクラブ。国際格式からクローズドまですべての格式の公認競技会の開催、B ライセンス講習会、A ライセンス講習会、公認審判委員講習会の開催、レーシングコースおよびスピード行事コースの公認コース申請ができる。

### ・JAF 加盟クラブ

準国内格式までのレース、または国内格式までのラリー、スピード行事の公認競技会を主催することができるクラブ。Bライセンス講習会、Aライセンス講習会、公認審判委員講習会を開催、レーシングコースおよびスピード行事コースの公認コース申請ができる。

### ・JAF 準加盟クラブ

クローズド競技を主催することができるクラブ。Bライセンス講習会を開催、スピード行事コースの公認コース申請ができる。

### ・JAF 登録団体

モータースポーツ活動やモータースポーツに貢献する事業を行うことを目的とした法人。

## <エントラント>

### ・レーシングチーム

レースへの参加を目的とする組織。監督、エンジニア、メカニック、ドライバー・ライダーなどから成り立っている。

一般的に、自動車などの製造メーカーがレース車両の開発、運営を行うチームをワークスチーム、もしくはファクトリーチームと呼び、個人が運営を行い、車両を購入してレースに参加するチームをプライベートチームと呼ぶ。



## (2) 国内の全日本クラス JAF・MFJ 公認レースについての概要調査

レースとは同一コース上において2台以上の車両が同時に発走し、速度が順位決定要素となる競技を指す。

現在日本国内では、プロドライバー・プロライダーが参加する大会から、アマチュアが楽しむ草レースまで、数多くのレースが開催されている。その裾野は広く、市販車両を競技に使用するものや、カートやミニバイクのように低年齢から参加できる競技も存在する。

同一カテゴリー内で、地方選手権→全日本選手権→アジア選手権→世界選手権など、格式の異なる大会を開催する競技もあり、競技者は力量によってステップアップが可能。また、レーシングカート→ジュニアフォーミュラ→トップフォーミュラのように、カテゴリーのステップアップを行う競技者も存在する。ここでは、国内で開催されている全日本クラスのレースについて概要を調査する。

### 全日本クラス モータースポーツ競技（レース）

#### < 4輪 >

競技	摘要
Super Formula	フォーミュラカー
Japan Formula 3	フォーミュラカー
SuperGT	GTカー
Super耐久	市販車ベース
全日本カート	カート

#### < 2輪 >

競技	摘要
全日本ロードレース	ロードレーサー
全日本モトクロス	モトクロッサー（ダート）
全日本スーパーモト	モトクロッサー（ターマック&ダート）

## <4 輪>

### ● Super Formula

全日本選手権スーパーフォーミュラシリーズ。1996年に始まったフォーミュラ・ニッポンが2013年より名称を変更したものの。前身は全日本F3000選手権。オープン・シングルシーターのフォーミュラカーによって競われる、自動車レースの国内トップカテゴリー。

・公認 : 国際自動車連盟 (FIA)、一般社団法人 日本自動車連盟 (JAF)

・プロモーター : 株式会社 日本レースプロモーション (JRP)

・使用車両 :

シャシー : SF14 (ダラーラ・アウトモビリティ社 (イタリア) 製ワンメイク)

エンジン : HR-414E、RI4A (直列4気筒2,000cc (本田技研工業製、トヨタ自動車製))  
+ ターボチャージャー

タイヤ : POTENZA (ブリヂストン製ワンメイク)

最低重量 : 660kg (ドライバー搭乗時)

その他 : オーバーテイクシステム (OTS) 搭載

・開催サーキットの条件 :

換算後気筒容量2500cc超のシングルシーターレーシングカーであるため、FIA Grade 2以上のサーキットでのみ開催される。

・開催カレンダー (2015年度) :

テスト 鈴鹿サーキット (3/9~10)

テスト 岡山国際サーキット (3/27~28)

第1戦 鈴鹿サーキット (4/18~19)

第2戦 岡山国際サーキット (5/23~24)

第3戦 富士スピードウェイ (7/18~19)

第4戦 ツインリンクもてぎ (8/22~23)

第5戦 オートポリス (9/12~13)

第6戦 スポーツランドSUGO (10/17~18)

第7戦 鈴鹿サーキット (11/7~8)

・レース概要 :

2015年エントリーは11チーム19台。

予選 (土曜日) はノックアウト方式。

決勝 (日曜日) のレース距離は220~250km。スタンディングスタート。給油・タイヤ交換有。

・その他 :

国内4輪レースの最高峰であり、元F1ドライバーや現WECドライバーも多く参戦する。

また、年間優勝ドライバーには、自由民主党モータースポーツ振興議員連盟杯、観光庁長官杯が、年間優勝チームには、経済産業大臣杯が交付される。

Super Formula レース風景



### ● Japan Formula 3

全日本フォーミュラ3選手権。F1 やスーパーフォーミュラに続いて第3にランクされるフォーミュラレースである。日本では1979年に始まり、若手ドライバーを育成する最適なカテゴリーとして認知されている。これまでF1などの上級カテゴリーで活躍する幾多のトップドライバーたちを輩出している。

- ・公認 : 国際自動車連盟 (FIA)、一般社団法人 日本自動車連盟 (JAF)
- ・プロモーター : 日本フォーミュラスリー協会
- ・使用車両 :
  - シャシー : ダラーラ・アウトモビリティ社製 (F312 が最新) が主流
  - エンジン : MF204D、TAZ-31、TR-F301  
(直列4気筒 2,000cc (本田技研工業製、トヨタ自動車製、戸田レーシング製))
  - タイヤ : ADVAN (横浜ゴム製ワンメイク)
  - 最低重量 : 565kg (ドライバー搭乗時)
- ・開催サーキットの条件 :
  - 換算後気筒容量 2000cc 以下のレーシングカーであるため、FIA Grade 3 以上のサーキットでのみ開催される。
- ・開催カレンダー (2015年度) :
 

第1戦/第2戦	鈴鹿サーキット	(4/18~19)
第3戦/第4戦/第5戦	ツインリンクもてぎ	(5/9~10)
第6戦/第7戦	岡山国際サーキット	(5/23~24)
第8戦/第9戦	富士スピードウェイ	(6/6~7)
第10戦/第11戦	岡山国際サーキット	(6/27~28)
第12戦/第13戦	富士スピードウェイ	(7/18~19)
第14戦/第15戦	ツインリンクもてぎ	(8/22~23)
第16戦/第17戦	ツインリンクもてぎ	(10/17~18)
- ・レース概要 :
  - 2015年エントリーは18台。
  - 1イベント2レース、もしくは3レース制。
  - (金曜日に練習走行、土曜日に公式予選と第1レースの決勝、日曜日に第2レースの決勝など)
  - 決勝のレース距離は、60~70km程度と、90~100km程度という、長短2種類。
- ・その他 :
  - F1ドライバーの多くがF3を経験しており、日本以外でも英国、欧州、スペイン、南米などでも開催されている。世界共通のルールで開催されているため、地域を超えた世界一決定戦も開催が可能である。

Japan Formula 3 レース風景



提供 日本自動車連盟

## ● SuperGT

全日本 GT 選手権を前身とし 2005 年より開催されている選手権シリーズである。国内で開催されている自動車レースのシリーズとしては、最も人気の高いシリーズであり、高い観客動員数を誇る。

GT500 と GT300 という異なる 2 つのクラスの車両が同一コースを混走する。

・公認 : 国際自動車連盟 (FIA)、一般社団法人 日本自動車連盟 (JAF)

・プロモーター : 株式会社 GT アソシエーション (GTA)

・使用車両 :

車両 : 市販車をベースとしたクローズドボディ

エンジン : 直列 4 気筒 2,000cc+ターボチャージャー

(本田技研工業製、トヨタ自動車製、日産自動車製): GT500

タイヤ : 複数メーカー (横浜ゴム、ブリジストン、ダンロップ、ミシュランなど)

最低重量 : 1000kg (ドライバー搭乗時): GT500

クラス : GT500、GT300

・開催サーキットの条件 :

FIA Grade 2 以上のサーキットでのみ開催される。

・開催カレンダー (2015 年度) :

テスト 岡山国際サーキット (3/14~15)

第1戦 岡山国際サーキット (4/4~5)

第2戦 富士スピードウェイ (5/2~3)

第3戦 チャーン・インターナショナルサーキット (6/20~21)

第4戦 富士スピードウェイ (8/8~9)

第5戦 鈴鹿サーキット (8/29~30)

第6戦 スポーツランド SUGO (9/19~20)

第7戦 オートポリス (10/31~11/1)

第8戦 ツインリンクもてぎ (11/14~15)

・レース概要 :

2015 年エントリーは、GT500 に 15 チーム 15 台。GT300 に 25 チーム 29 台。

ウェイトハンデ制。予選 (土曜日) はノックアウト方式。決勝 (日曜日) ローリングスタート方式。

レース距離は 250km ~1,000km のセミ耐久レース

・その他 :

市販の GT (グランド・ツーリング) カーをベースにした競技専用車両を用い、国内のみならず海外メーカーの車両も多数参加する。国内外のトップドライバーも多く参戦する。

GT500 は車両規定が DTM と共通化され、GT300 は JAF-GT300 と FIA-GT3 規格の 2 種類が走行。海外ツーリングカーレースとの交流が期待される。

SuperGT レース風景



提供 日本自動車連盟

## ● Super 耐久

レース専用設計車両が使われる Super GT などとは異なり、市販量産車ベースであり、車体、エンジンは一般車両そのものである。改造範囲なども制限されているため「ツーリングカー（市販車ベースのレーシングカー）」レースの国内最高峰であるともいわれる。

・公認 : 国際自動車連盟 (FIA)、一般社団法人 日本自動車連盟 (JAF)

・プロモーター : スーパー耐久機構 (S.T.O.)

・使用車両 :

車両 : 市販量産車ベース

エンジン : 市販量産車ベース

タイヤ : ADVAN (横浜ゴム製ワンメイク)

最低重量 : 車両毎に S.T.O. が定める。

クラス : ST-X、ST-1、ST-2、ST-3、ST-4、ST-5

・開催サーキットの条件 :

FIA Grade 2 以上のサーキットで開催される。

・開催カレンダー (2015 年度) :

テスト ツインリンクもてぎ (3/1)

第1戦 ツインリンクもてぎ (3/28~29)

第2戦 スポーツランド SUGO (5/23~24)

第3戦 富士スピードウェイ (7/4~5)

第4戦 オートポリス (8/1~2)

第5戦 岡山国際サーキット (9/5~6)

第6戦 鈴鹿サーキット (10/24~25)

・レース概要 :

2015 年エントリーは ST-X : 8 台、ST-2 : 6 台、ST-3 : 9 台、ST-4 : 20 台、ST-5 : 7 台。

500km または規定時間内の周回数による耐久レース。ローリングスタート方式。

・その他 :

最上位クラスには国内トップドライバーも参戦しているが、コンパクトカーがメインとなる ST-5 クラスなど、アマチュアドライバーでも参戦しやすいクラスもある。市販車をベースとしているため、観客にとっても親近感のあるレースである。

Super 耐久 レース風景



## ● 全日本カート

全日本カート選手権は、KF クラスと FS-125 クラスのふたつのクラスから構成される、国内カートレースの最高峰シリーズである。KF クラスは国際カテゴリーであり、エンジンチューニングが可能なのに対して、FS-125 クラスは日本独自の無改造ワンメイクエンジンによるクラスである。

・公認 : 一般社団法人 日本自動車連盟 (JAF)

・使用車両 :

シャシー : 【KF】登録2台、【FS-125】登録1台

FIA公認、JAF公認を取得している製造者によって製造されたものとする。

エンジン : 【KF】KFクラス専用設計・メーカー自由/チューニング可/登録2基

【FS-125】イアメ・パリラ X30 ワンメイク/無改造/登録1基

タイヤ : 【KF】メーカーおよびコンパウンド自由 (スペシャルタイヤ使用可)

【FS-125】市販ハイグリップ・プライムコンパウンドのワンメイク  
(ブリヂストン YMM/YLP)

最低重量 : 158kg

・開催サーキットの条件 :

JAF 公認 国内格式カートコース以上

・開催カレンダー (2015年度) :

【FS-125/西地域 第1戦】	琵琶湖スポーツランド (3/29)
【KF 第1・2戦、FS-125/東地域第1戦】	ツインリンクもてぎ 北ショート (4/5)
【FS-125/東地域 第2戦】	新東京サーキット (5/10)
【FS-125/西地域 第2戦】	中山カートウェイ (5/17)
【FS-125/東地域 第3戦】	本庄サーキット (6/14)
【KF 第3・4戦、FS-125/西地域第3戦】	フェスティカサーキット瑞浪 (6/28)
【KF 第5・6戦、FS-125/東地域第4戦】	茂原ツインサーキット (7/19)
【FS-125/西地域 第4戦】	オートパラダイス御殿場 (8/2)
【FS-125/西地域 第5戦】	神戸スポーツサーキット (8/30)
【KF 第7・8戦、FS-125/東地域第5戦】	スポーツランド SUGO 西コース (9/13)
【KF 第9・10戦、FS-125/東西統一戦】	鈴鹿サーキット 国際南コース (10/18)

・レース概要 :

KFクラス:

1競技会2レース制 (地域区分なし)

レース距離は15km (または15分)  
以上45km (45分) 以内。

FS-125クラス:

1競技会1レース制 (地域区分あり)

レース距離は15km (または15分)  
以上30km (30分) 以内。

全日本カート レース風景



提供 日本自動車連盟

## <2輪>

### ● 全日本ロードレース

全日本ロードレース選手権は、全国のサーキットを舞台に争われる国内最高峰のモーターサイクル・ロードレース選手権。現在、JSB1000、ST600、J-GP2、J-GP3、の4クラスが開催されており、各2輪メーカーのマシンが多く出場している。

- ・公認 : 国際モーターサイクリズム連盟 (FIM)  
一般社団法人 日本モーターサイクルスポーツ協会 (MFJ)
- ・主催 : 一般社団法人 日本モーターサイクルスポーツ協会 (MFJ)、サーキット運営会社
- ・使用車両 :  
マシン : FIM または MFJ 公認車両  
エンジン:【JSB1000】  
600～1000cc (4ストローク4気筒)、750～1000cc (4ストローク3気筒)、  
600～750cc (4ストローク2気筒)  
【ST600】  
401～600cc (4ストローク4気筒)、500～675cc (4ストローク3気筒)  
850～1200cc (4ストローク2気筒)  
【J-GP2】 401～600cc (4ストローク4気筒)  
【J-GP3】 175～250cc (4ストローク1気筒)  
タイヤ : ブリヂストン、ダンロップ、メッツラー、ミシュラン、ピレリが供給  
【ST600】ブリヂストン製ワンメイク  
最低重量 : 【JSB1000】 165kg (3～4気筒)、170kg (2気筒)  
【ST600】 160kg (4気筒)、162kg (3気筒)、166kg (2気筒)  
【J-GP2】 148kg、 【J-GP3】 145kg
- ・開催サーキットの条件 : MFJ 公認サーキットで開催される。(ただしJSBは2.2km以上)
- ・開催カレンダー (2015年度)
  - 第1戦 鈴鹿サーキット (4/18～19)
  - 第2戦 オートポリス (4/25～26)
  - 第3戦 ツインリンクもてぎ (5/30～31)
  - 第4戦 スポーツランドSUGO (6/27～28)
  - 第5戦 ツインリンクもてぎ (8/22～23)
  - 第6戦 オートポリス (9/12～13)
  - 第7戦 筑波サーキット (9/26～27)
  - 第8戦 岡山国際サーキット (10/17～18)
  - 第9戦 鈴鹿サーキット (10/31～11/1)
- ・レース概要 : 予選はノックアウト方式 or 計時予選。決勝はスタンディングスタート。
- ・その他 :

全日本ロードレース レース風景



最新スポーツバイクを駆る、世界レベルのテクニックを持つトップライダーが多くエントリーしている。JSB1000クラスは、国内メーカーのファクトリーチームも参戦する国内最高峰のロードレースである。

## ● 全日本モトクロス

全日本モトクロス選手権は、MFJ（日本モーターサイクルスポーツ協会）が主催する国内最高峰のモトクロスシリーズである。レースは未舗装の起伏に富んだ自然の地形を利用し人工的セクションを設けたダートコースで競われる。IA1、IA2の2クラスには、国際A級ライダーが参戦し、マシンは市販の競技専用車両にチューニングを行ったモトクロッサーを使用する。

- ・公認 : 国際モーターサイクリズム連盟 (FIM)  
一般社団法人 日本モーターサイクルスポーツ協会 (MFJ)
- ・主催 : 一般社団法人 日本モーターサイクルスポーツ協会 (MFJ) サーキット運営会社
- ・使用車両 :
  - マシン : MFJ公認車両
  - エンジン: 【IA1】 175~250cc (2ストローク 1気筒)、290~450cc (4ストローク 1気筒)  
【IA2】 100~125cc (2ストローク 1気筒)、175~250cc (4ストローク 1気筒)
  - タイヤ : 使用タイヤの制限なし
  - 最低重量: 【IA1】 98kg (175~250cc)、99kg (290~450cc)  
【IA2】 88kg (100~125cc)、95kg (175~250cc)

・開催コースの条件 : MFJモトクロスコースに関する規則に準拠すること。

・開催カレンダー (2015年度):

- 第1戦 HSR九州 (4/4~5)
- 第2戦 オフロードヴィレッジ (4/18~19)
- 第3戦 世羅グリーンパーク弘楽園 (5/16~17)
- 第4戦 スポーツランド SUGO (6/6~7)
- 第5戦 神戸空港特設コース (7/4~5)
- 第6戦 藤沢スポーツランド (7/18~19)
- 第7戦 スポーツランド SUGO (8/29~30)
- 第8戦 名阪スポーツランド (9/12~13)
- 第9戦 オフロードヴィレッジ (10/3~4)
- 第10戦 スポーツランド SUGO (10/24~25)

全日本モトクロス レース風景



・レース概要 :

- 予選のレース方式は 10分+1周。
- 決勝のレース方式は 30分+1周を2ヒート制。

・その他 :

決勝レースでは30分+1周のレースが1大会に2回行われるのが通例であり、それぞれヒート1、ヒート2と呼ばれ、両ヒートの獲得ポイントの合計で総合順位が決まる。また、各大会のポイント合計によって、年間シリーズチャンピオンを争う。

国内4メーカーのファクトリーチームが参戦し、近年盛りあがりを見せるレースの1つである。



## ● 全日本スーパーモト

全日本スーパーモト選手権は、2005年に公認競技としてスタートし、全8戦のシリーズ戦として全国のサーキットを舞台に開催される。クラスは、S1 PRO、S1 OPEN、S2の3クラスで、舗装されたアスファルト部分と、ジャンプなどがある未舗装のダートを入り混ぜたコースで行われ、ロードレース、モトクロス、ダートトラックなど、様々な種目のライダーが出場している。今年度より、スーパーモタードから改称された。

- ・公認 : 国際モーターサイクリズム連盟 (FIM)  
一般社団法人 日本モーターサイクルスポーツ協会 (MFJ)
- ・主催 : サーキット運営会社
- ・使用車両 :  
マシン : MFJ公認車両  
エンジン: 【S1 PRO】175cc~250cc (2ストローク)、290cc~450cc (4ストローク)  
【S1 OPEN】460cc以上 (4ストローク)  
【S2】100cc~125cc (2ストローク)、175cc~250cc (4ストローク)  
タイヤ : 使用タイヤの制限なし

- ・開催コースの条件 :  
舗装路と一部の未舗装路で構成され、完全にクローズされたコースで行われる。

- ・開催カレンダー (2015年度):  
第1戦 美浜サーキット (4/25~26)  
第2戦 HSR九州 (5/23~24)  
第3戦 エビスサーキット (6/20~21)  
第4戦 TSタカタサーキット (8/1~2)  
第5戦 スポーツランドSUGO (8/22~23)  
第6戦 琵琶湖スポーツランド (9/19~20)  
第7戦 名阪スポーツランド (10/10~11)  
第8戦 茂原ツインサーキット (11/7~8)

- ・レース概要 :  
【S1 PRO】  
予選: タイム計測方式、決勝: 2レース制  
【S1 OPEN、S2】  
予選: タイム計測・レース方式、決勝: レース方式

- ・その他 :  
スーパーモト用レース車両は、オフロードバイクをベースとして、それに小径のホイール・オンロードタイヤを履かせた専用のマシンが使われる。ライダーの装備も、モトクロス用ヘルメットにゴーグル、レーシングスーツ (つなぎ) 着用と、こちらもオンロードとオフロードが入り混じった特徴ある装備を身にまとう。もともとヨーロッパやアメリカで人気が高まり、その後日本にも伝わった。様々な種目のライダーが参加しており、徐々に人気が高まりつつある競技である。

全日本スーパーモト レース風景



### (3) 国内の全日本クラス JAF・MFJ 公認モータースポーツ競技（レース以外）についての概要調査

モータースポーツ競技としてレースとは別に、コース上で個々の記録を順位要素とするラリー、スピード行事（ジムカーナ）や採点方式による競技（ドリフト、トライアル（2輪））などが行われている。

ジムカーナ、ドリフトなど、その手軽さ幅広い車両で楽しめる懐の深さから、モータースポーツへの入門として、広く受け入れられている競技も多い。

ここでは、国内で開催されている全日本クラスのモータースポーツ競技（レース以外）について概要を調査する。

#### 全日本クラス モータースポーツ競技（レース以外）

##### <4輪>

競技	摘要
全日本ラリー	市販車ベース
全日本ジムカーナ	市販車ベース
全日本ダートトライアル	市販車ベース
ドリフトマッスル	市販車ベース

##### <2輪>

競技	摘要
全日本トライアル	トライアルバイク
全日本エンデューロ	オフロード市販車

## <4輪>

### ● 全日本ラリー

全日本ラリー選手権は、日本自動車連盟（JAF）登録クラブ・団体が主催する国内格式のラリー競技である。1979年の全日本ラリードライバー選手権を前身として1980年にスタート、以来30年以上にわたって開催されている。

- ・公認 : 一般社団法人 日本自動車連盟（JAF）
- ・主催 : 一般社団法人 日本自動車連盟（JAF）登録クラブ
- ・使用車両 :
  - 車両 : RN車両（FIA/JAF公認車両をベースにして作られるラリーカー）
  - RJ車両（JAF登録車両をベースにして作られるラリーカー）
  - RF車両（一般の車検の保安基準に適合した車両をベースとするラリーカー）
  - RPN車両（2006年1月1日以降のJAF登録車両が対象）
  - AE車両（ハイブリッドカー、EVが対象）
- エンジン（クラス）：【JN1】～1.4L（2WD、車両：RN・RJ・RF・AE）
- 【JN2】 1.4L～1.6L（2WD、車両：RPN）
- 【JN3】 1.4L～1.5L（2WD、車両：RN・RJ・RF）
- 【JN4】 1.6L～2.0L（2WD、車両：RPN）
- 【JN5】 1.5L～3.0L（2WD、車両：RN、 4WD、車両：RJ）
- 【JN6】 3.0L～ （2WD、車両：RN、 4WD、車両：RJ）
- タイヤ : 公道走行が認められている一般市販タイヤに限られ、競技専用タイヤの使用は  
いかなる場合でも認められない。
- 最低重量 : JAF国内競技車両規則第2編ラリー車両規定に準拠すること。
- ・開催コースの条件 : JAFラリー競技開催規定（国内競技規則）に準拠すること。  
一般公道であるロードセクション、タイムトライアル区間であるスペシャル  
ステージから構成される。

#### ・開催カレンダー（2015年度） :

- 第1戦 ツール・ド・九州2015 in 唐津（4/10～12）
- 第2戦 久万高原ラリー（5/8～10）
- 第3戦 若狭ラリー2015（6/5～7）
- 第4戦 2015 ARKラリー洞爺（7/3～5）
- 第5戦 がんばろう！福島MSCCラリー2015（7/23～26）
- 第6戦 モントレー2015 in 孺恋（8/28～30）
- 第7戦 RALLY HOKKAIDO（9/18～20）
- 第8戦 M.C.S.C.ラリーハイランドマスターズ（10/16～18）
- 第9戦 新城ラリー2015（10/30～11/1）

#### ・競技概要 :

競技方式はタイム計測方式。ドライバーとコドライバーの2名で乗車。ロードセクションのスタートがスペシャルステージのフィニッシュであるなど、国内道路状況に合わせ国際ルールとの間に差異が存在する。JRCA (Japanese Rally Competition Association) が運営支援を行う。

全日本ラリー 競技風景



提供 日本自動車連盟

## ● 全日本ジムカーナ

全日本ジムカーナ選手権は、日本自動車連盟（JAF）が公認する競技であり、自動車を用いて舗装路面で行われるスラローム競技の一種である。普段使用している自動車をそのままの状態で使用し、S字や360度ターンなどのパイロンスラロームの舗装路面を走行するため、絶対速度も低く安全で、車両が傷つきにくく、最も身近で人気のあるモータースポーツといえる。

- ・公認 : 一般社団法人 日本自動車連盟（JAF）
- ・主催 : 一般社団法人 日本自動車連盟（JAF）登録クラブ
- ・使用車両 :

車両（クラス）：【スピードPN車両】

（クラス1）気筒容積 1600cc以下の2輪駆動（FF、FR）

（クラス2）気筒容積 1600ccを超える2輪駆動（FF、FR）

（クラス3）気筒容積 1600ccを超える2輪駆動（FF、FR）のPN車両のうち、  
FIA/JAF 公認発行年・登録年が2012年1月1日以降の車両。

（クラス4）クラス1、クラス2およびクラス3に該当しないPN車両。

【スピードN車両】

（クラス1）前輪駆動のN車両、（クラス2）後輪駆動のN車両、

（クラス3）4輪駆動のN車両

【スピードSA車両】

（クラス1）気筒容積 1600cc以下の2輪駆動のSA車両

（クラス2）気筒容積 1600ccを超える2輪駆動のSA車両

（クラス3）4輪駆動のSA車両

【スピードSC車両】（クラス区分なし）

【スピードAE車両】（クラス区分なし）

タイヤ : 2015全日本ジムカーナ/ダートトライアル選手権統一規則 に準拠すること。

- ・開催コースの条件 : 競技会審査委員会に承認されたコースであること。

- ・開催カレンダー（2015年度） :

岡山国際サーキット（3/7～8）

鈴鹿サーキット国際南コース（4/4～5）

エビスサーキット西コース（4/25～26）

名阪スポーツランドCコース（5/16～17）

オートホップ・ツアードスガワ（6/6～7）

関越スポーツランド（8/1～2）

スピードパーク恋の浦（9/19～20）

本庄サーキット（10/10～11）

- ・競技概要 :

競技方式は タイム計測方式

（ランニングスタート）。

全日本ジムカーナ 競技風景



## ● 全日本ダートトライアル

全日本ダートトライアル選手権は、日本自動車連盟（JAF）が公認する競技であり、未舗装の路面に設定されたコースを走り、そのタイムを競い合う競技で、全国各地で開催されている。滑りやすいダート（未舗装）路面でのタイムアタックは、レースや他の舗装路面で行われる競技とはテクニックや見た目の迫力がまったく異なる競技である。

- ・公認 : 一般社団法人 日本自動車連盟（JAF）
- ・主催 : 一般社団法人 日本自動車連盟（JAF）登録クラブ
- ・使用車両 :

車両（クラス）：【スピードPN車両】

（クラス1）気筒容積 1600cc以下の2輪駆動（FF、FR）

（クラス2）気筒容積 1600ccを超える2輪駆動（FF、FR）

（クラス3）気筒容積 1600ccを超える2輪駆動（FF、FR）のPN車両のうち、  
FIA/JAF 公認発行年・登録年が2012年1月1日以降の車両。

（クラス4）クラス1、クラス2およびクラス3に該当しないPN車両。

【スピードN車両】

（クラス1）前輪駆動のN車両、（クラス2）後輪駆動のN車両、

（クラス3）4輪駆動のN車両

【スピードSA車両】

（クラス1）気筒容積 1600cc以下の2輪駆動のSA車両

（クラス2）気筒容積 1600ccを超える2輪駆動のSA車両

（クラス3）4輪駆動のSA車両

【スピードSC車両】（クラス区分なし）

【スピードAE車両】（クラス区分なし）

タイヤ : 2015全日本ジムカーナ/ダートトライアル選手権統一規則 に準拠すること。

- ・開催コースの条件 : 競技会審査委員会に承認されたコースであること。

- ・開催カレンダー（2015年度） :

丸和オートランド 那須（3/21～22）

スピードパーク恋の浦（4/18～19）

オートランドスガワ（5/23～24）

テクニクステッジ 妙々（6/13～14）

サーキットパーク切谷内（7/12）

モーターランド 野沢（8/8～9）

オートパーク今庄（9/5～6）

門前モーターランド公園（10/4）

- ・競技概要 :

競技方式は タイム計測方式  
（ランニングスタート）。

全日本ダートトライアル 競技風景



提供 日本自動車連盟

## ● ドリフトマッスル

ドリフトマッスルは、2011年に発足したドリフト走行による競技である。2013年に日本自動車連盟（JAF）がドリフト競技を公認対象に加えたことに伴い、新たにJAF加盟クラブとして「ドリフトマッスルクラブ」が設立された。最上位クラスの「スーパーマッスルクラス」についてはJAF公認競技として開催されている。

- ・公認 : 一般社団法人 日本自動車連盟（JAF）
- ・主催 : ドリフトマッスルクラブ
- ・使用車両 :
  - 車両 : ドリフトマッスル2015参加車両規定に合致する車両
  - クラス : スーパーマッスルクラス
- ・開催コースの条件 : ドリフトマッスル2015シリーズ規則書に準拠する。
- ・開催カレンダー（2015年度） :
  - 第1戦 日光サーキット（4/11～12）
  - 第2戦 富士スピードウェイ・ショートサーキット（5/9～10）
  - 第3戦 スポーツランドSUGO・西コース（7/19～20）
  - 第4戦 筑波サーキット・コース1000（9/5～6）
  - 第5戦 日本海間瀬サーキット（10/17～18）
  - 第6戦 日光サーキット（11/28～29）
- ・競技概要 :
  - 審査委員による採点方式。
- ・その他 :

スーパーマッスルクラスはJAF公認競技（準国内格式）として開催されるため、参加にはマッスルクラブスポーツ会員の資格に加え、JAF国内B級以上のライセンスが必要となる。その他にも中級クラスのマッスルクラス、女性限定のレディースクラス、ライセンス不要で参加できる入門クラスのチャレンジクラスなどが存在する。

タイムトライアルではなく、審査委員による採点方式である。日本を中心として人気がある競技であり、国際的な競技統括団体は、現在のところ存在しない。

ドリフトマッスル 競技風景



## <2輪>

### ● 全日本トライアル

全日本トライアル選手権は、1973年に始まった日本モーターサイクルスポーツ協会（MFJ）が公認する競技である。専用のオートバイを駆り、コース途中に設けられた採点区間（セクション）で、いかに減点されることなく走り抜けられるかを競い合う競技である。早くゴールする必要はないが、決められた時間を越えると所定の減点を課せられることになり、ミスの最も少ないライダーが優勝となる。

- ・公認 : 一般社団法人 日本モーターサイクルスポーツ協会（MFJ）
- ・主催 : 一般社団法人 日本モーターサイクルスポーツ協会（MFJ）
- ・使用車両 :
  - マシン : MFJ公認車両
  - エンジン: MFJ公認車両
  - タイヤ : MFJトライアルに関する規則に準拠すること。
- ・開催コースの条件 : MFJトライアルコースに関する規則に準拠すること。
- ・開催カレンダー（2015年度） :
  - 第1戦 真壁トライアルランド（3/8）
  - 第2戦 名阪スポーツランド（4/19）
  - 第3戦 矢谷溪谷トライアル場（5/17）
  - 第4戦 わっさむサーキット（7/19）
  - 第5戦 原瀧山トライアルパーク（9/6）
  - 第6戦 キョウセイドライバーランド（10/11）
  - 第7戦 スポーツランドSUGO（11/1）
- ・競技概要 :
 

審査委員による採点方式。セクションを走行するライダーの技術が、セクション審判員によって観察され、減点が科される。またコースの一部またはコース全体に時間制限が与えられる。
- ・その他 :
 

セクションには、ライダーの技量を問う障害物が設けられ、岩山や沢など自然の地形を活かしたものや、スタジアムなどの中に人工的に作り上げたものなどがある。日本人トライアルライダーは、世界でもトップクラスの実力を持つ者も多く、セクションの難易度だけでなくライダーの技術も見所のある競技である。

全日本トライアル 競技風景



提供 日本モーターサイクルスポーツ協会

## ● 全日本エンデューロ

全日本エンデューロ選手権は、2005年に始まったエンデューロの全日本選手権であり、年間4～6戦が開催され、その結果で全日本ランキングが決定する。全長数十kmにも及び自然の地形を生かしたコースをオフロードタイプの一般市販車でオンタイム方式によって争う競技である。

・公認 : 一般社団法人 日本モーターサイクルスポーツ協会 (MFJ)

・主催 : 一般社団法人 日本モーターサイクルスポーツ協会 (MFJ)

・使用車両 :

マシン : MFJ公認車両

エンジン: MFJ公認車両

タイヤ : MFJエンデューロに関する規則に準拠すること。

(大会によってFIM規格適合のエンデューロタイヤ)

・開催コースの条件 : MFJエンデューロコースに関する規則に準拠すること。

・開催カレンダー (2015年度) :

第1戦 テージャスランチ (5/10)

第2戦 プラザ阪下 (7/12)

第3戦 北海道日高町 (9/19～20)

第4戦 スポーツランドSUGO (11/21～22)

・競技概要 :

競技はオンタイム方式。エンデューロコースの「テスト」(競技区間)に、1台ずつコースインする。

・その他 :

アップダウンの多い山の斜面を走行したり、川を横断、  
遡上したりと、エンデューロ経験の多いライダーが、  
自然の山の中に設定したコースが魅力である。

オフロードのスキルが試される、テクニカルなセクション  
が設定されることも多い。

全日本エンデューロ 競技風景



提供 日本モーターサイクルスポーツ協会



## (4) 国外の主要な FIA・FIM 世界選手権レースについての概要調査

国内外で開催されている主要な FIA・FIM 世界選手権レースについて概要を調査する。

### <4 輪>

#### ● Formula 1

F1 世界選手権 (FIA Formula One World Championship) は、国際自動車連盟 (FIA) が主催する自動車レースの最高峰である。1950 年イギリスのシルバーストン・サーキットで始まる。世界各国を転戦しレース毎の順位によって与えられる点数「チャンピオンシップ・ポイント」の総計によってチャンピオンを決定する。現在は車両を作製するコンストラクターが参加するレースとして定められている。

- ・公認 : 国際自動車連盟 (FIA)
- ・プロモーター : 国際自動車連盟 (FIA)、フォーミュラワン・マネージメント (FOM)
- ・使用車両 :
  - シャシー : W06 Hybrid (メルセデス)、MP4-30 (マクラーレン) など
  - パワーユニット : V 型 6 気筒 1600cc エンジン+ターボチャージャー+ERS (エネルギー回生システム)  
PU106B Hybrid (メルセデス製)、RA615H (本田技研工業製) など
  - タイヤ : P Zero (ピレリ製ワンメイク)
  - 最低重量 : 702kg (ドライバー搭乗時)
- ・開催サーキットの条件 :
  - FIA Grade 1 のサーキットでのみ開催される。
- ・開催カレンダー (2015 年度) :
 

第 1 戦 オーストラリア (3/14~15)	第 11 戦 ベルギー (8/22~23)
第 2 戦 マレーシア (3/28~29)	第 12 戦 イタリア (9/5~6)
第 3 戦 中国 (4/11~12)	第 13 戦 シンガポール (9/19~20)
第 4 戦 バーレーン (4/18~19)	第 14 戦 日本 (9/26~27)
第 5 戦 スペイン (5/9~10)	第 15 戦 ロシア (10/10~11)
第 6 戦 モナコ (5/23~24)	第 16 戦 アメリカ (10/24~25)
第 7 戦 カナダ (6/6~7)	第 17 戦 メキシコ (10/31~11/1)
第 8 戦 オーストリア (6/20~21)	第 18 戦 ブラジル (11/14~15)
第 9 戦 イギリス (7/4~5)	第 19 戦 アブダビ (11/28~29)
第 10 戦 ハンガリー (7/25~26)	
- ・レース概要 : 2015 年エントリー 10 チーム 20 台。  
予選 (土曜日) はノックアウト方式。  
決勝 (日曜日) のレース距離は約 300km。スタンディングスタート。
- ・その他 : 4 輪レースの最高峰であり、日本では例年秋 (9~10 月) に日本グランプリが行われている。多くの自動車メーカーが参戦しており、今年から本田技研工業がマクラーレンにパワーユニットを供給している。

## <2 輪>

### ● MotoGP

MotoGP（ロードレース世界選手権）は、国際モーターサイクリズム連盟（FIM）が統括する2輪ロードレースの最高峰である。世界各国を転戦し、2015年は全18戦が開催され、クラスごとに年間チャンピオンが決定する。エンジンの排気量別に「MotoGPクラス（1000cc）」、「Moto2クラス（600cc）」、「Moto3クラス（250cc）」の3つのクラスに分かれている。

- ・公認 : 国際モーターサイクリズム連盟（FIM）
- ・プロモーター : ドルナスポーツ（Dorna Sports, S.L.）
- ・使用車両 :
  - マシン : FIM公認車両
  - エンジン : 【MotoGPクラス】1000cc（4ストローク）、  
【Moto2クラス】600cc（4気筒4ストローク）  
【Moto3クラス】250cc（単気筒4ストローク）
  - タイヤ : 【MotoGPクラス】（ブリヂストン製ワンメイク）  
【Moto2、3クラス】（ダンロップ製ワンメイク）
  - 最低重量 : 【MotoGPクラス】157kg、【Moto2クラス】135kg、  
【Moto3クラス】148kg

- ・開催サーキットの条件 :  
FIM Grade Aのサーキットでのみ開催される。

- ・開催カレンダー（2015年度） :

第1戦	カタール（3/29）	第11戦	チェコ（8/16）
第2戦	アメリカズ（4/12）	第12戦	イギリス（8/30）
第3戦	アルゼンチン（4/19）	第13戦	サンマリノ（9/13）
第4戦	スペイン（5/3）	第14戦	アラゴン（9/27）
第5戦	フランス（5/17）	第15戦	日本（10/11）
第6戦	イタリア（5/31）	第16戦	オーストラリア（10/18）
第7戦	カタルニア（6/14）	第17戦	マレーシア（10/25）
第8戦	オランダ（6/27）	第18戦	バレンシア（11/8）
第9戦	ドイツ（7/12）		
第10戦	インディアナポリス（8/9）		

- ・レース概要 : 2015年MotoGPクラスは、エントリー14チーム25名。  
予選（土曜日）はタイムアタック方式、決勝（日曜日）はスタンディングスタート。
- ・その他 : 2輪レースの最高峰であり、最高時速は、およそ350km/h、コーナリング時のバンク角（マシンの傾斜角）は最大64°と迫力のあるレースが魅力である。  
最高峰クラスのマシンは「HONDA」「YAMAHA」といった日本のメーカーが激しくトップを争っており、本年からは「SUZUKI」も参戦している。また、タイヤも最高峰クラスは「ブリヂストン」のワンメイク。2015年度はMoto2クラスとMoto3クラスに日本人も参戦する。

## 第5章 国内外におけるサーキットの事例調査

### (1) 国内主要サーキットの調査

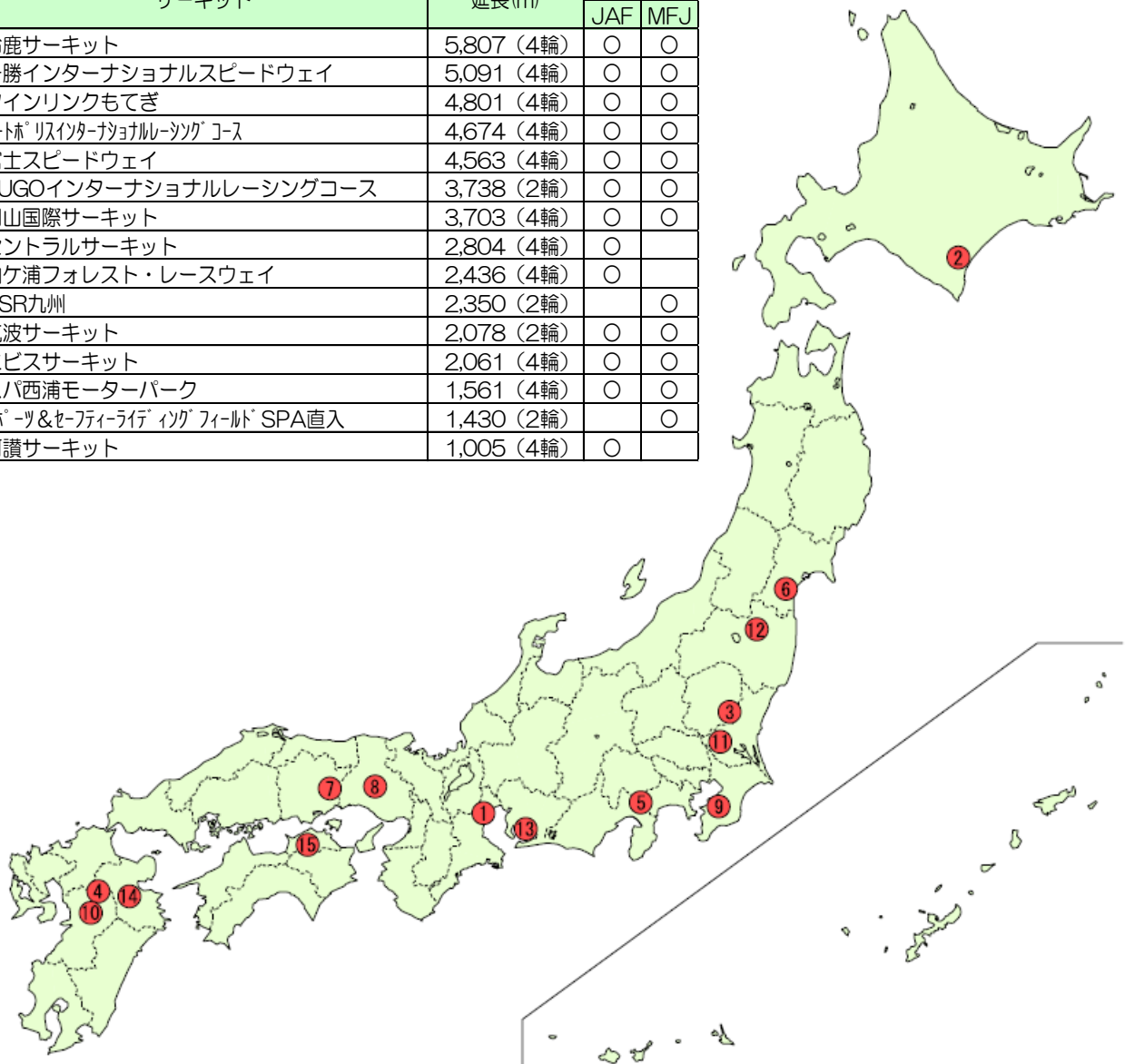
日本国内には2015年現在、4輪の公認コースが13施設、2輪の公認コースが12施設存在する。この中には2輪4輪共に公認を取得しているコースがあるため、これらを合算すると15施設の公認コースが存在していることとなる。国内で4輪のコースを公認している団体はJAFであり、その中の一部はFIAによって国際公認を受けている。また同様に、国内で2輪のコースを公認している団体はMFJであり、その中の一部はFIMによって国際公認を受けている。

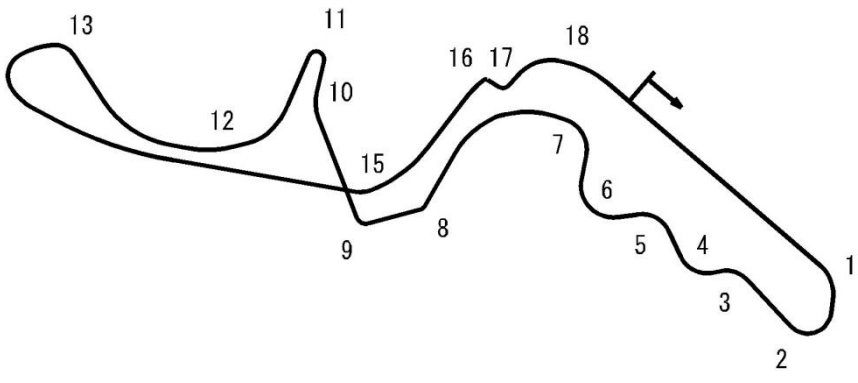
また各施設では、公認サーキット以外にも、ミニコースやジムカーナ場を併設することも多い。

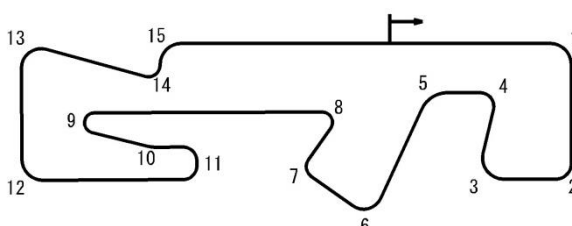
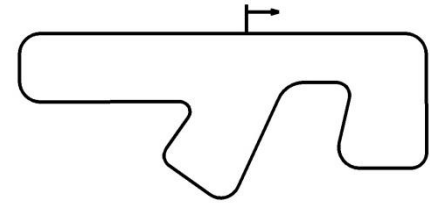

ここでは、これら国内公認15施設についての概要をまとめる。

国内公認サーキット一覧（※コース延長順）

サーキット	延長(m)	公認	
		JAF	MFJ
1 鈴鹿サーキット	5,807 (4輪)	○	○
2 十勝インターナショナルスピードウェイ	5,091 (4輪)	○	○
3 ツインリンクもてぎ	4,801 (4輪)	○	○
4 オートリズインターナショナルレーシングコース	4,674 (4輪)	○	○
5 富士スピードウェイ	4,563 (4輪)	○	○
6 SUGOインターナショナルレーシングコース	3,738 (2輪)	○	○
7 岡山国際サーキット	3,703 (4輪)	○	○
8 セントラルサーキット	2,804 (4輪)	○	
9 袖ヶ浦フォレスト・レースウェイ	2,436 (4輪)	○	
10 HSR九州	2,350 (2輪)		○
11 筑波サーキット	2,078 (2輪)	○	○
12 エビスサーキット	2,061 (4輪)	○	○
13 スパ西浦モーターパーク	1,561 (4輪)	○	○
14 スポーツ&セーフティライディングフィールド SPA直入	1,430 (2輪)		○
15 阿讃サーキット	1,005 (4輪)	○	



名称		鈴鹿サーキット		
所在地		三重県鈴鹿市稲生町 7992		
諸元	コース概略図	4 輪		
				
	コース概略図	2 輪		
				
	延長	4 輪	フルコース	5,807 m FIA 国際公認 Grade 1
			東コース	2,243 m FIA 国際公認 Grade 2
			西コース	3,474 m JAF 国内公認
		2 輪	フルコース	5,821 m FIM 国際公認 Grade C
	東コース		2,243 m MFJ 国内公認	
	西コース		3,483 m MFJ 国内公認	
南コース	1,264 m MFJ 国内公認			
幅員	10~15 m			
コーナー数	18 (4 輪フルコース)			
周回方向	右回り			
ピット数	52			
設立	本田技研工業 創業者である本田宗一郎氏によって、モータースポーツの普及のために 1962 年設立			
併設施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・モートピア (遊園地)</li> <li>・STEC (交通教育センター)</li> <li>・鈴鹿サーキットホテル</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・サーキットボウル (ポーリング場)</li> <li>・クア・ガーデン (温泉)</li> <li>・S-PLAZA (レストラン)</li> </ul>		

名称		十勝インターナショナルスピードウェイ				
所在地		北海道河西郡更別村字弘和 477				
諸元	コース概略図	グランプリコース				
						
		クラブマンコース				
						
						
	延長	4輪	グランプリコース	5,091 m	FIA 国際公認	Grade 2
			クラブマンコース	3,405 m	FIA 国際公認	Grade 2
	幅員	2輪	グランプリコース	5,091 m	MFJ 国内公認	
			クラブマンコース	5,409 m	MFJ 国内公認	
	コーナー数	15 (グランプリコース)				
周回方向	右回り					
ピット数	36					
設立	1993年に地域活性化を目的として設立					
併設施設						

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

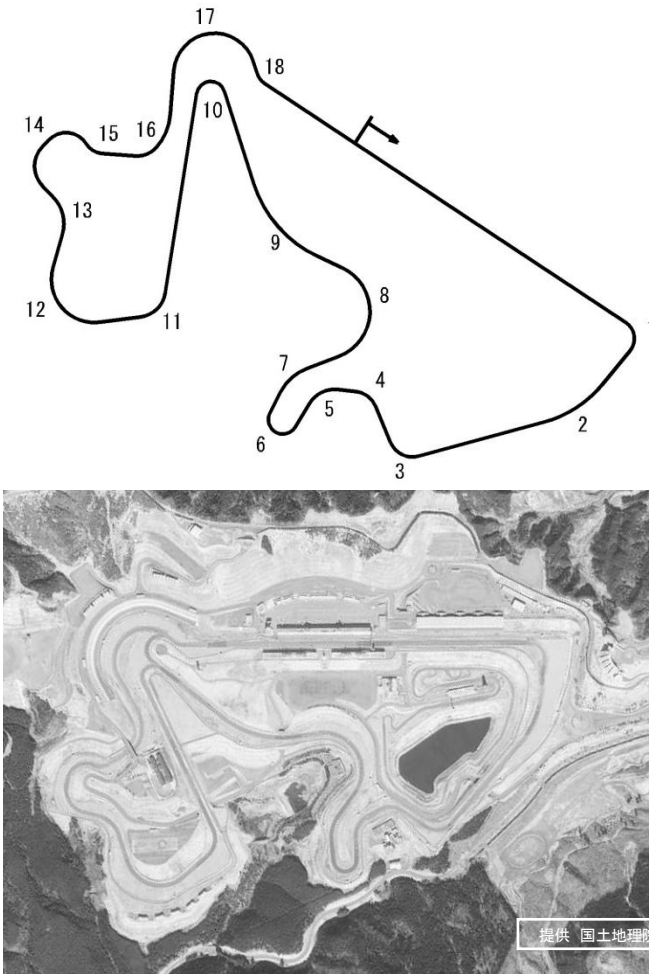
第7章

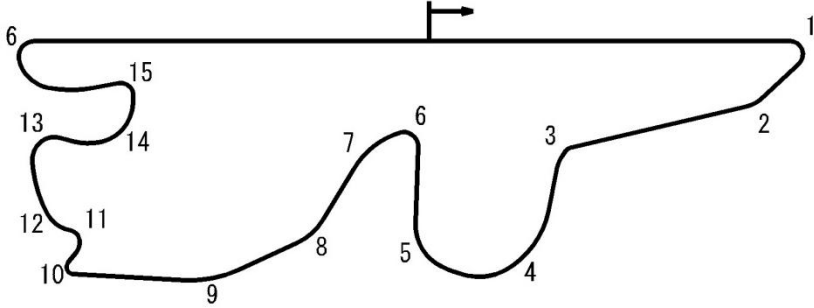

第8章

第9章

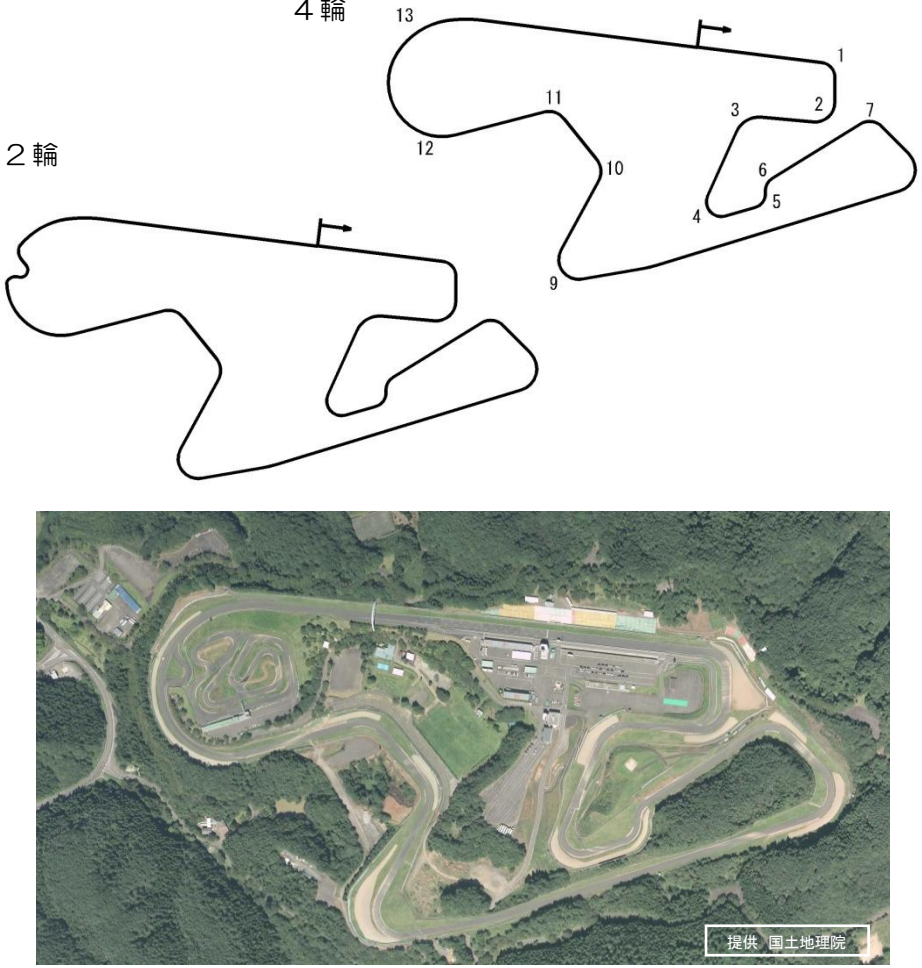
第10章

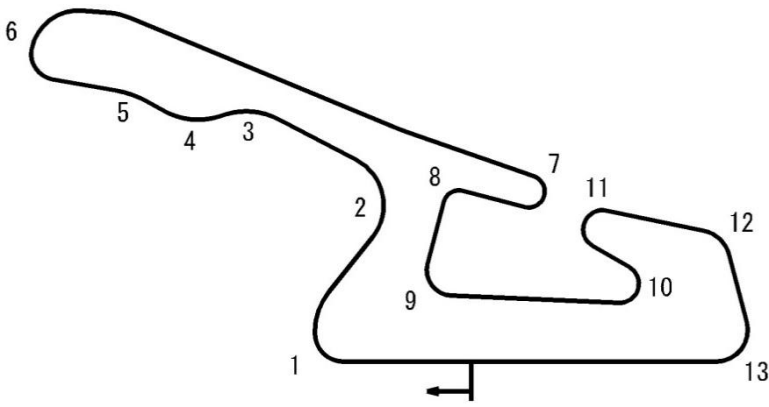
名称		ツインリンクもてぎ	
所在地		栃木県芳賀郡茂木町楡山 120-1	
諸元	コース概略図		
	延長	4輪	ロードコース 4,801 m FIA 国際公認 Grade 2 東コース 3,422 m JAF 国内公認
		2輪	ロードコース 4,801 m FIM 国際公認 Grade A 東コース 3,422 m MFJ 国内公認 西コース 1,490 m MFJ 国内公認 北ショートコース 982 m MFJ 国内公認
	幅員	12~15 m	
	コーナー数	14 (ロードコース)	
	周回方向	右回り	
ピット数	45		
設立	1997年に本田技研工業 2つ目のサーキットとして設立		
併設施設	・モビパーク (遊園地) ・スーパースピードウェイ (オバル 1.5マイル) ・ASTP (交通教育センター) ・マルチコース (多目的コース) ・ホテルツインリンク ・ホガコレクションホール (展示場) ・ハローウッズ (キャンプ場など) ・南コース (多目的コース)		

名称		オートポリス インターナショナルレーシングコース	
所在地		大分県日田市上津江町上野田 1112-8	
諸元	コース概略図		
	延長	4輪	インターナショナルレーシングコース 4,674 m FIA 国際公認 Grade 2
		2輪	インターナショナルレーシングコース 4,674 m MFJ 国内公認
	幅員	12~15 m	
	コーナー数	18 (フルコース)	
	周回方向	右回り	
	ピット数	46	
	設立	1990年に九州でのモータースポーツの発展を目指し設立	
併設施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・川崎重工業 総合試験路</li> <li>・レイクサイドコース (1,761m)</li> <li>・ジムカーナ場 (多目的コース)</li> </ul>		

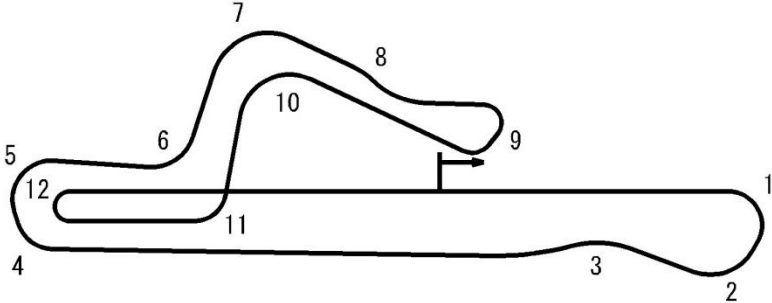

名称		富士スピードウェイ		
所在地		静岡県駿東郡小山町中日向 694		
諸元	コース概略図			
		 <p>提供 国土地理院</p>		
	延長	4 輪	レーシングコース	4,563 m FIA 国際公認 Grade 1
			ショートレイアウト	4,526 m FIA 国際公認 Grade 1
		2 輪	フルコース	4,563 m MFJ 国内公認
	幅員	15~25 m		
	コーナー数	16 (レーシングコース)		
	周回方向	右回り		
ピット数	45			
設立	1963年に国内におけるNASCAR形式のレース開催を目的として設立			
併設施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ショートサーキット (920m)</li> <li>・ ドリフトコース (700m)</li> <li>・ ジムカーナコース(多目的コース)</li> <li>・ モビリタ (交通教育センター)</li> <li>・ 富士レクサスカレッジ (研修棟)</li> <li>・ レストラン</li> </ul>			



名称		SUGO インターナショナルレーシングコース	
所在地		宮城県柴田郡村田町菅生 6-1	
諸元	コース概略図		
	延長	4輪	国際レーシングコース 3,704 m FIA 国際公認 Grade 2
		2輪	国際レーシングコース 3,738 m MFJ 国内公認
	幅員	10~12.5 m	
	コーナー数	13 (4輪コース)	
	周回方向	右回り	
	ピット数	45	
	設立	1975年にヤマハ発動機のテストコースとして設立	
併設施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・キャンプエリア</li> <li>・モトクロスコース</li> <li>・西コース (984m)</li> <li>・マルチポートコース (多目的コース)</li> </ul>		

名称		岡山国際サーキット	
所在地		岡山県美作市滝宮 1210	
諸元	コース概略図		
	延長	4輪	レーシングコース 3,703 m FIA 国際公認 Grade 2
		2輪	レーシングコース 3,703 m MFJ 国内公認
	幅員	12~15 m	
	コーナー数	13	
	周回方向	右回り	
	ピット数	54	
設立	1990年に日本初の会員制サーキットとして設立		
併設施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ミニコース（多目的コース）</li> <li>・ロッジ</li> </ul>		



名称		セントラルサーキット	
所在地		兵庫県多可郡多可町中区坂本字草山 521-1	
諸元	コース概略図	 	
	延長	4輪	レーシングコース 2,804 m JAF 国内公認
	幅員	11~15 m	
	コーナー数	12	
	周回方向	右回り	
	ピット数	38	
	設立	1996年に関西初のJAF公認サーキットとして設立	
併設施設			

名称		袖ヶ浦フォレスト・レースウェイ	
所在地		千葉県袖ヶ浦市林 348-1	
諸元	コース概略図	 	
	延長	4 輪	レーシングコース 2,436 m JAF 国内公認
	幅員	15~18 m	
	コーナー数	14	
	周回方向	右回り	
	ピット数	35	
設立	2009 年に設立		
併設施設			

名称		HSR九州	
所在地		熊本県菊池郡大津町大字平川 1500	
諸元	コース概略図	 	
	延長	2輪	レーシングコース 2,350 m MFJ 国内公認
	幅員	9~15 m	
	コーナー数	13	
	周回方向	右回り	
	ピット数	20	
	設立	1989年に本田技研工業の安全教育センターに隣接し設立	
	併設施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・オフロードコース (2.2km)</li> <li>・ドリームコース (650m)</li> <li>・本田技研工業 熊本製作所</li> <li>・レインボー熊本 (交通教育センター)</li> <li>・バリアブルコース (多目的コース)</li> </ul>	

名称		筑波サーキット		
所在地		茨城県下妻市村岡乙 159		
諸元	コース概略図	4 輪	2 輪	
	延長	4 輪	コース 2000	2,045 m JAF 国内公認
		2 輪	コース 2000	2,070 m MFJ 国内公認
	幅員	10~15 m		
	コーナー数	14		
周回方向	右回り			
ピット数	30			
設立	1970年に日本のモータースポーツの普及・発展を目的として設立			
併設施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・オートレース選手養成所</li> <li>・コース 1000 (1,039m)</li> <li>・ジムカーナ場 (多目的コース)</li> <li>・サーキットホール (体育館)</li> </ul>			

名称		エビスサーキット		
所在地		福島県二本松市沢松倉 1		
諸元	コース概略図	<p>東コース</p>  <p>西コース</p>  <p>提供 国土地理院</p>		
	延長	4輪	東コース	2,061 m JAF 国内公認
		2輪	東コース	2,061 m MFJ 国内公認
	西コース		2,103 m MFJ 国内公認	
	幅員	10~12 m		
	コーナー数	16 (東コース)		
	周回方向	右回り		
	ピット数	20		
設立	1986年に設立			
併設施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ドリフトスタジアム (1,203m)</li> <li>・北コース (1,155m)</li> <li>・スクールコース (420m)</li> <li>・ドリフトランド (多目的コース)</li> <li>・新峠コース (1,500m)</li> <li>・くるくるランド (多目的コース)</li> <li>・ヒザすりランド</li> <li>・東北サファリパーク</li> </ul>			

名称		スパ西浦モーターパーク		
所在地		愛知県蒲都市西浦町原山 3		
諸元	コース概略図			
				
	延長	4 輪	レーシングコース	1,561 m JAF 国内公認
		2 輪	レーシングコース	1,561 m MFJ 国内公認
	幅員	12~14 m		
	コーナー数	11		
	周回方向	左回り		
ピット数	20			
設立	2007 年に設立			
併設施設				



名称		スポーツ&セーフティライディングフィールドSPA直入	
所在地		大分県竹田市直入町大字上田北字浦原510-15	
諸元	コース概略図		
	延長	2輪	レーシングコース 1,430 m MFJ 国内公認
	幅員	10~11 m	
	コーナー数	9	
	周回方向	右回り	
	ピット数	24	
	設立	1990年に川崎重工業 二輪車走行試験路として設立	
	併設施設		

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

第8章

第9章

第10章

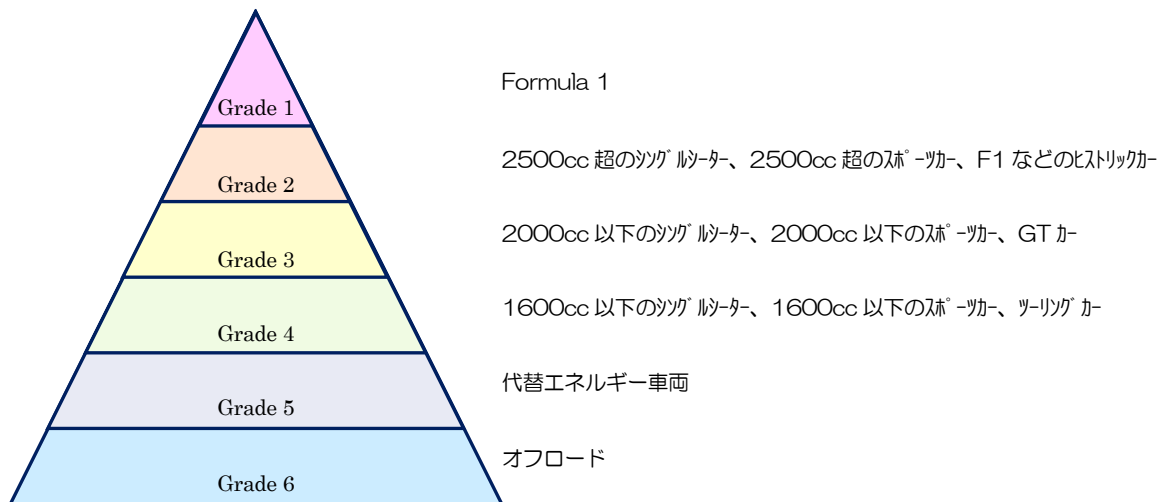
名称		阿讃サーキット	
所在地		徳島県三好郡東みよし町東山 319	
諸元	コース概略図	 	
	延長	4 輪	レーシングコース 1,005 m JAF 国内公認
	幅員	12~18 m	
	コーナー数		
	周回方向	左回り	
	ピット数	10	
	設立	1987年に四国地方で初のサーキットとして設立	
併設施設			

## (2) 国外主要サーキットの調査

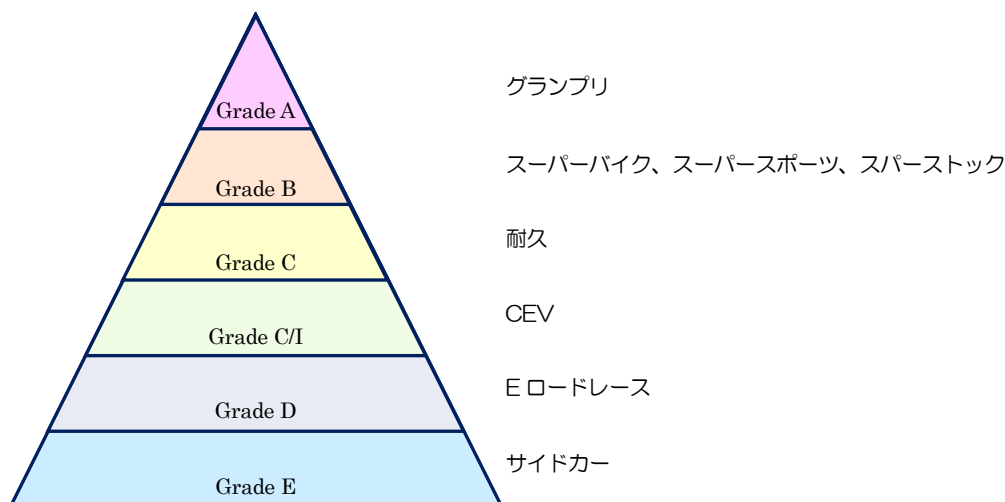
サーキットはモータリゼーションの象徴として、ヨーロッパ・アメリカを発端とし世界各国に建設されてきた。

Formula 1 や MotoGP をはじめとする世界選手権は、これら世界中の国際公認サーキットを転戦するシリーズである。また国際公認サーキットの中にも、4輪ではFormula 1 が開催できるGrade 1 を頂点とした格式があり、2輪ではMotoGPを開催できるGrade A を頂点とした格式がある。サーキットはFIA・FIMに公認を受けることで、公認レースを行うことが可能となり、その格式によって開催できるレースが定められている。

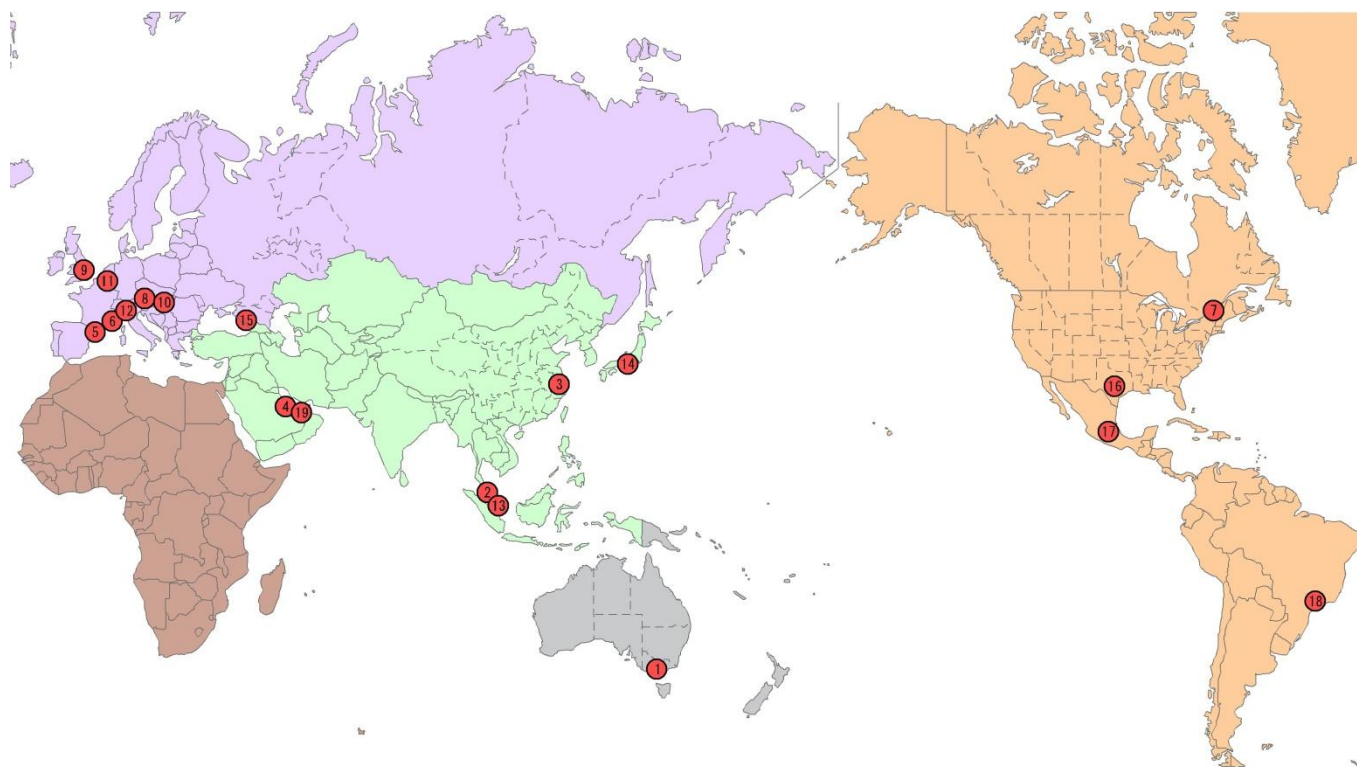
ここでは、国外の主要な施設の中でも、2015年にFormula 1を開催する19施設と、近隣アジアである韓国、中国、タイ、インドネシア、マレーシアのFIA-Grade 3以上の施設について概要をまとめる。



FIA サーキットライセンスのグレード



FIM サーキットライセンスのグレード



Formula 1 開催サーキット一覧

	グランプリ	サーキット
1	オーストラリアGP	アルバートパーク サーキット
2	マレーシアGP	セパン・インターナショナル・サーキット
3	中国GP	上海国際サーキット
4	バーレーンGP	バーレーン国際サーキット
5	スペインGP	シルクイート・デ・カタルーニャ
6	モナコGP	モンテカルロ市街地コース
7	カナダGP	ジル・ヴィルヌーヴ サーキット
8	オーストリアGP	レッドブル・リンク
9	イギリスGP	シルバーストン
10	ハンガリーGP	ハンガロリンク
11	ベルギーGP	スパ・フランコルシャン サーキット
12	イタリアGP	アウトドローモ・ナツィオナーレ・モンツァ
13	シンガポールGP	マリーナ・ベイ市街地サーキット
14	日本GP	鈴鹿サーキット
15	ロシアGP	ソチ・オートドローム
16	アメリカGP	サーキット・オブ・ジ・アメリカズ
17	メキシコGP	エルマノス・ロドリゲス・サーキット
18	ブラジルGP	インテルラゴス
19	アブダビGP	ヤス・マリーナ サーキット

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

**第5章**

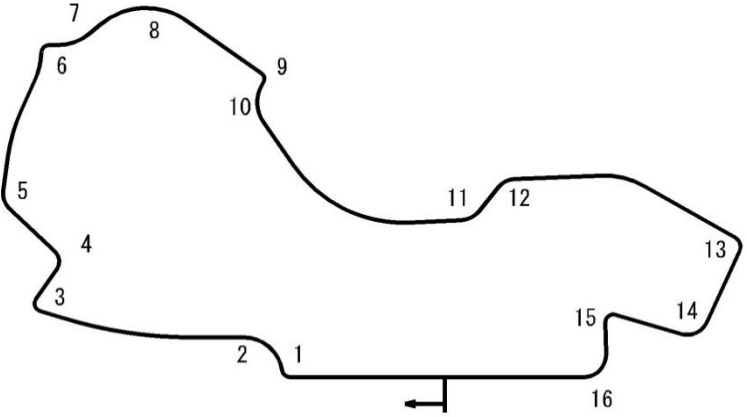
第6章

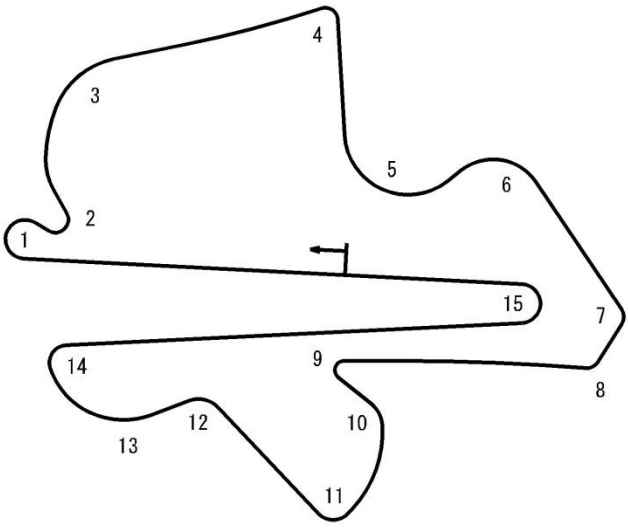
第7章

第8章

第9章

第10章

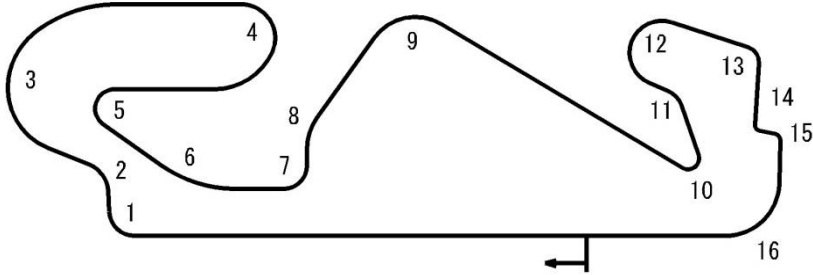
名称		アルバートパーク サーキット
所在地		オーストラリア・メルボルン
諸元	コース概略図	
	延長	5,303 m FIA 国際公認 Grade 1
	幅員	市街地コースのため不明
	コーナー数	16
	周回方向	右回り

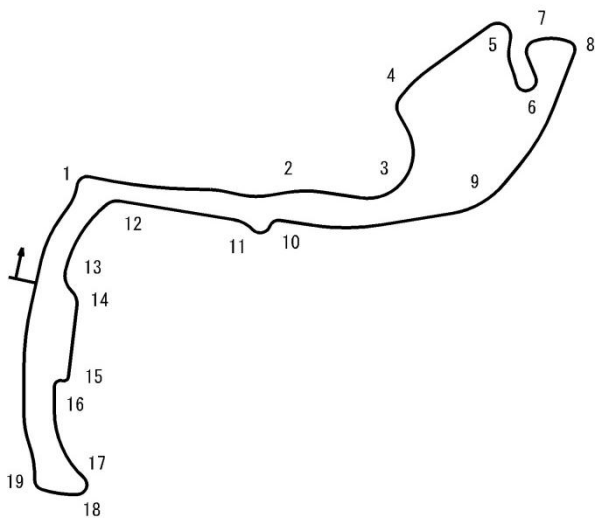
名称		セパン・インターナショナル・サーキット
所在地		マレーシア・クアラルンプール
諸元	コース概略図	
	延長	5,543 m FIA 国際公認 Grade 1
	幅員	16~25 m
	コーナー数	15
	周回方向	右回り

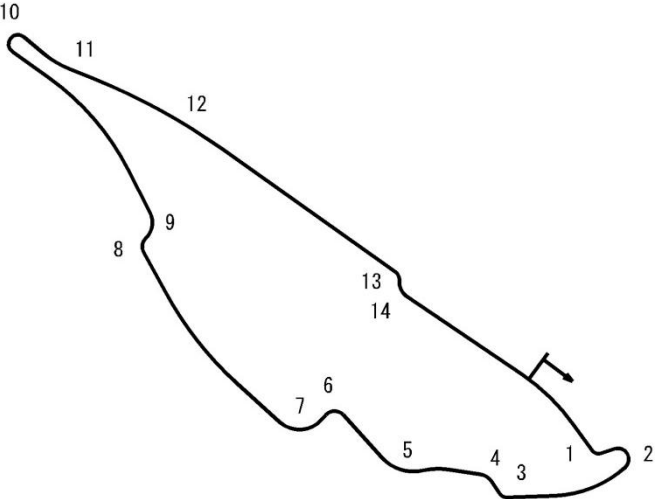
名称		上海国際サーキット
所在地		中華人民共和国上海市嘉定区安亭鎮越野公園
諸元	コース概略図	
	延長	5,451m FIA 国際公認 Grade 1
	幅員	15~20 m
	コーナー数	16
	周回方向	右回り

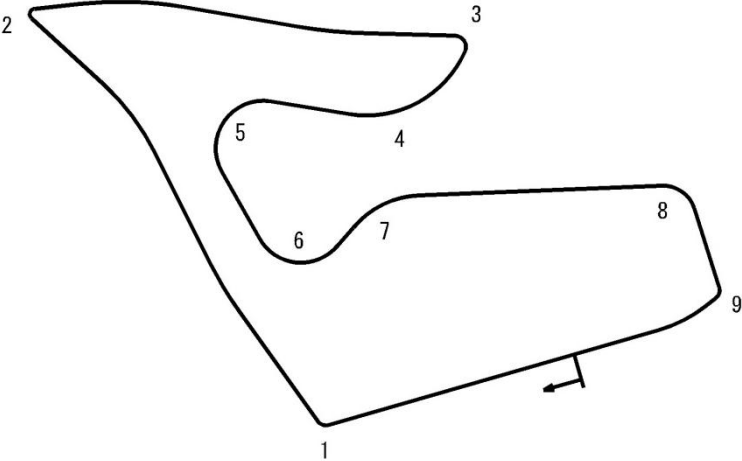
名称		バーレーン国際サーキット
所在地		バーレーン・サヒール
諸元	コース概略図	
	延長	5,412m FIA 国際公認 Grade 1
	幅員	14~22 m
	コーナー数	15
	周回方向	右回り

序章  
第1章  
第2章  
第3章  
第4章  
第5章  
第6章  
第7章  
第8章  
第9章  
第10章

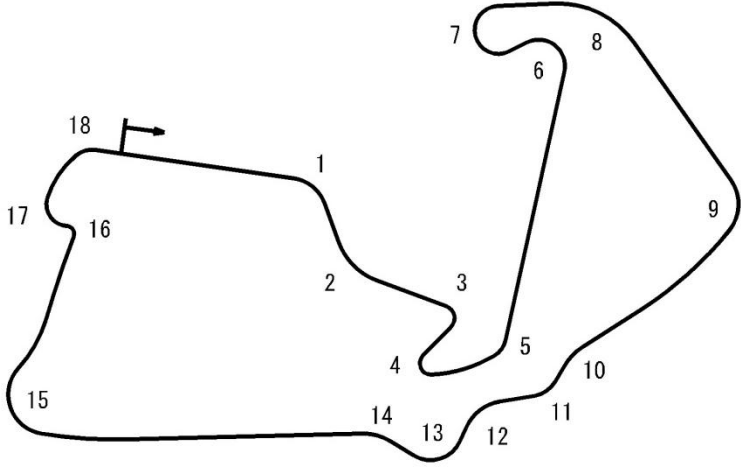
名称		シルクイート・デ・カタルーニャ
所在地		スペイン・カタルーニャ州バルセロナ
諸元	コース概略図	
	延長	4,655m FIA 国際公認 Grade 1
	幅員	12m
	コーナー数	16
	周回方向	右回り

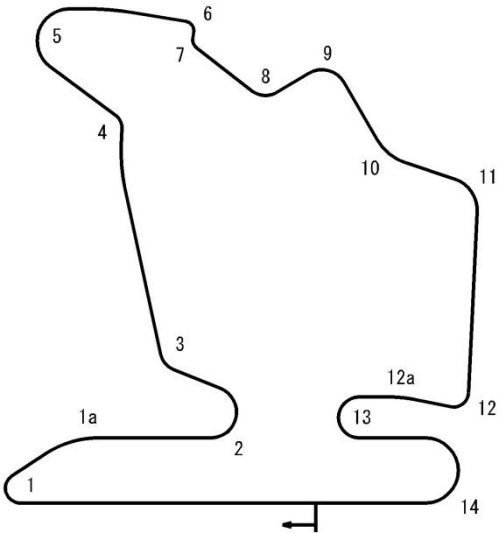
名称		モンテカルロ市街地コース
所在地		モナコ・モンテカルロ
諸元	コース概略図	
	延長	3,340m FIA 国際公認 Grade 1
	幅員	市街地コースのため不明
	コーナー数	19
	周回方向	右回り

名称		ジル・ヴィルヌーヴ サーキット
所在地		カナダ・ケベック州モントリオール
諸元	コース概略図	
	延長	4,361m FIA 国際公認 Grade 1
	幅員	
	コーナー数	14
	周回方向	右回り

名称		レッドブル・リンク
所在地		オーストリア・シュピールベルク
諸元	コース概略図	
	延長	4,326m FIA 国際公認 Grade 1
	幅員	12~13m
	コーナー数	9
	周回方向	右回り



名称		シルバーストン
所在地		イギリス（イングランド）・ノーサンプトンシャー
諸元	コース概略図	
	延長	5,891m FIA 国際公認 Grade 1
	幅員	17m
	コーナー数	18
	周回方向	右回り

名称		ハンガロリンク
所在地		ハンガリー・モジョロード
諸元	コース概略図	
	延長	4,381m FIA 国際公認 Grade 1
	幅員	
	コーナー数	16
	周回方向	右回り

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

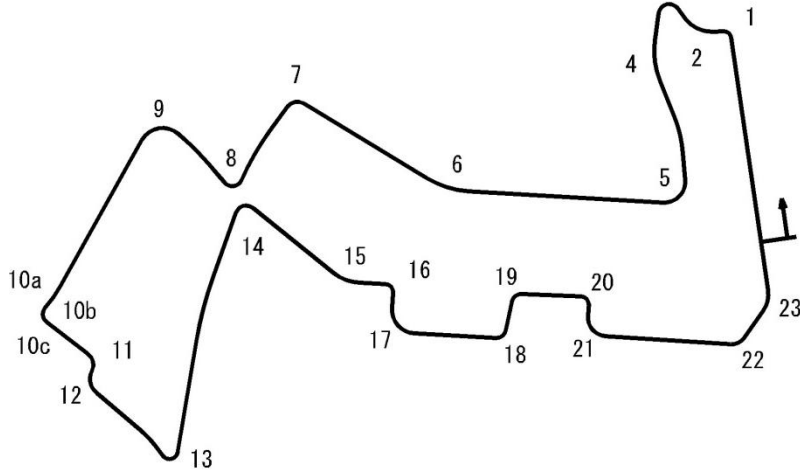
第8章

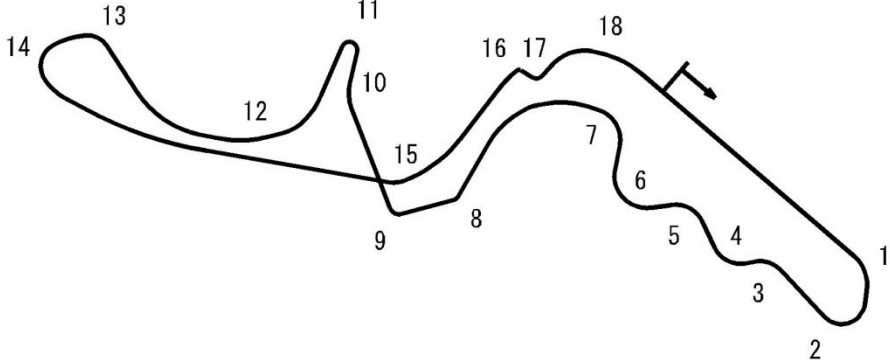
第9章

第10章

名称		スパ・フランコルシャン サーキット
所在地		ベルギー・スパ、フランコルシャン
諸元	コース概略図	
	延長	7,004m FIA 国際公認 Grade 1
	幅員	10~14m
	コーナー数	19
	周回方向	右回り

名称		アウトドロモ・ナツィオナーレ・モンツァ
所在地		イタリア・モンツァ
諸元	コース概略図	
	延長	5,793m FIA 国際公認 Grade 1
	幅員	12~20m
	コーナー数	11
	周回方向	右回り

名称		マリーナ・ベイ市街地サーキット
所在地		シンガポール
諸元	コース概略図	
	延長	5,065m FIA 国際公認 Grade 1
	幅員	10~15m
	コーナー数	23
	周回方向	左回り

名称		鈴鹿サーキット
所在地		日本・三重県鈴鹿市稲生町 7992
諸元	コース概略図	
	延長	5,807m FIA 国際公認 Grade 1
	幅員	10~15 m
	コーナー数	18
	周回方向	右回り

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

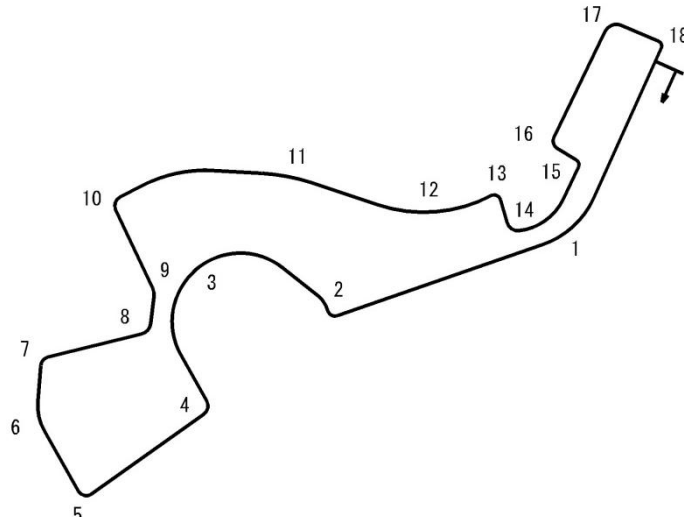
第6章

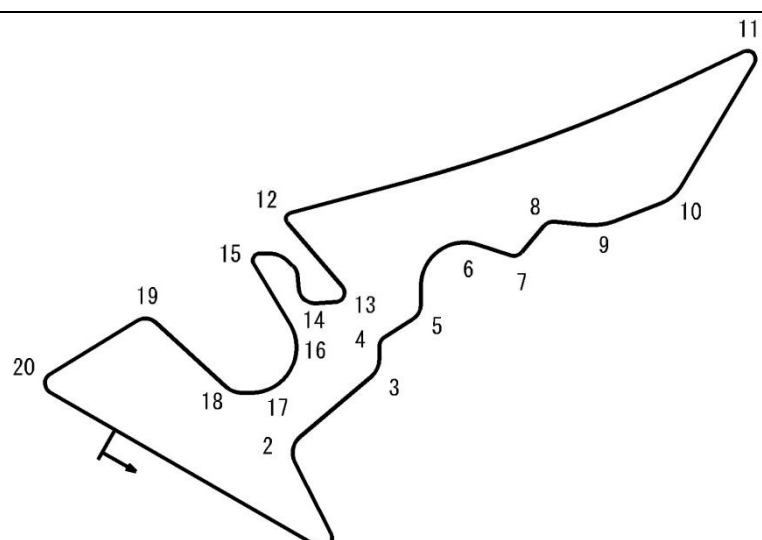
第7章

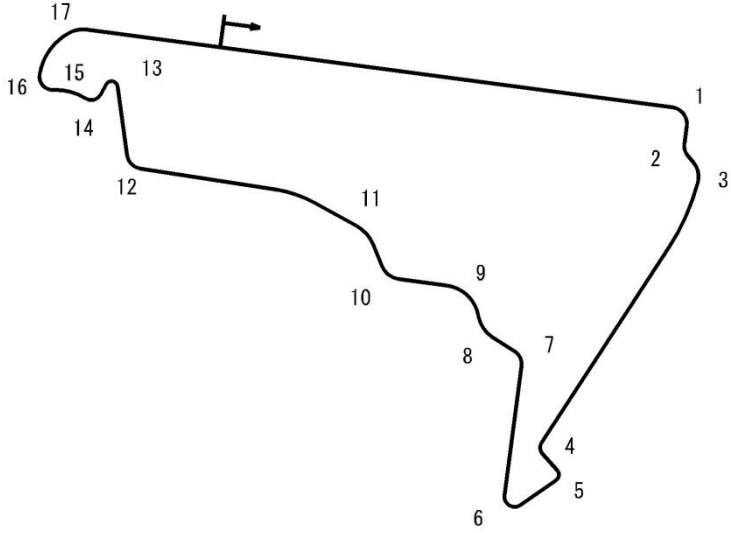
第8章

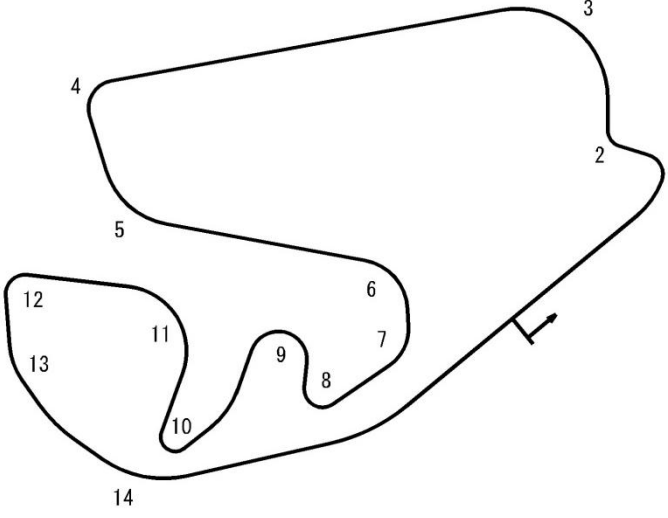
第9章

第10章

名称		ソチ・オートドローム
所在地		ロシア・クラスノダール地方 ソチ
諸元	コース概略図	
	延長	5,848m FIA 国際公認 Grade 1
	幅員	13~15m
	コーナー数	18
	周回方向	右回り

名称		サーキット・オブ・ジ・アメリカズ
所在地		アメリカ合衆国テキサス州トラヴィス郡オースティン近郊
諸元	コース概略図	
	延長	5,513m FIA 国際公認 Grade 1
	幅員	15m
	コーナー数	20
	周回方向	左回り

名称		エルマノス・ロドリゲス・サーキット	
所在地		メキシコ・メキシコシティ	
諸元	コース概略図		
	延長	4,304m	FIA 国際公認 Grade 1
	幅員		
	コーナー数	17	
	周回方向	右回り	

名称		インテルラゴス	
所在地		ブラジル・サンパウロ市	
諸元	コース概略図		
	延長	4,309m	FIA 国際公認 Grade 1
	幅員		
	コーナー数	15	
	周回方向	左回り	

名称		ヤス・マリーナ サーキット
所在地		アラブ首長国連邦・アブダビ ヤス島
諸元	コース概略図	
	延長	5,554m FIA 国際公認 Grade 1
	幅員	12~15m
	コーナー数	21
	周回方向	左回り



アジアのFIA Gr.3以上 サーキット一覧表

	サーキット
1	韓国国際サーキット（霊岩（ヨンアム）サーキット）
2	麟蹄（インジェ）スピードイウム
3	上海国際サーキット（Shanghai International Circuit）
4	成都国際サーキット（Chengdu International Circuit）
5	オルドス国際サーキット（Ordos International Circuit）
6	珠海国際サーキット（Zhuhai International Circuit）
7	広東国際サーキット（Guangdong International Circuit）
8	ギア・サーキット（マカオ）
9	チャン・国際サーキット
10	セントウル・国際サーキット
11	セパン・国際サーキット
12	ジョホール・サーキット

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

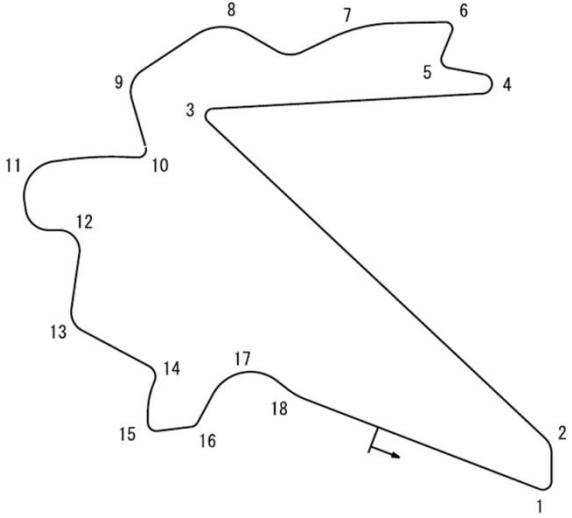
第6章

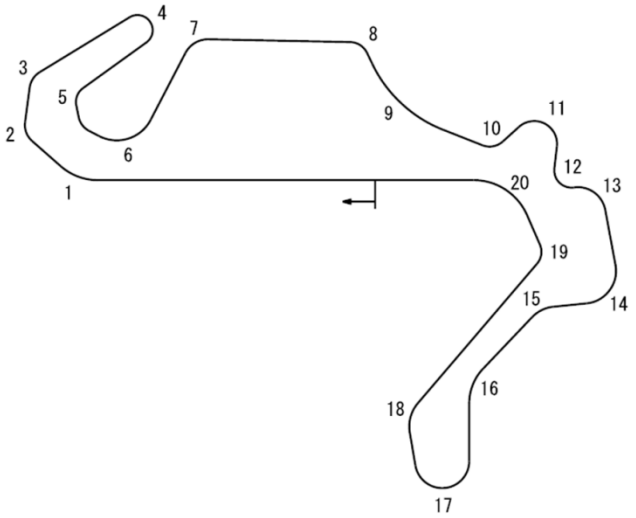
第7章

第8章

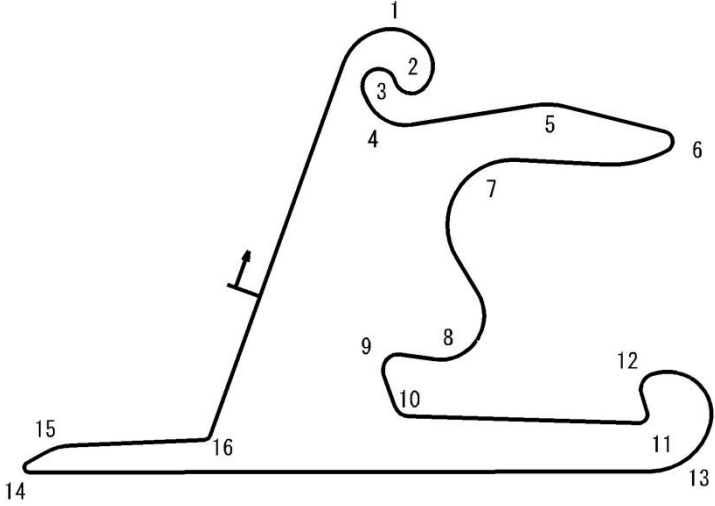
第9章

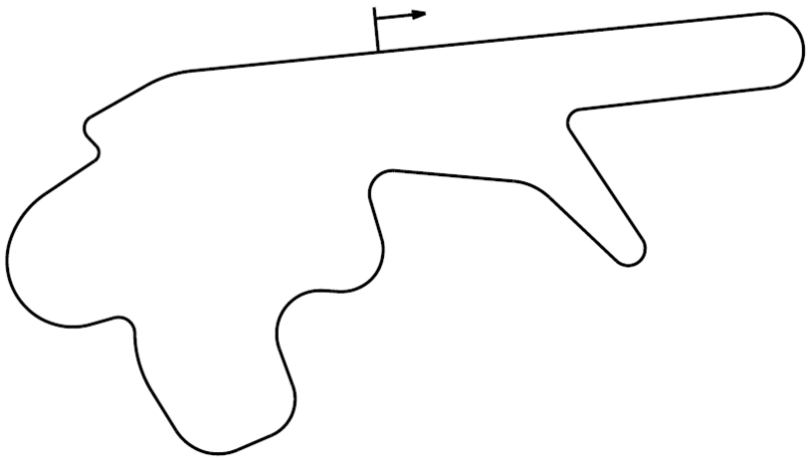
第10章

名称		韓国インターナショナルサーキット（霊岩（ヨンアム）サーキット）
所在地		大韓民国・全羅南道霊岩郡三湖邑三浦里
諸元	コース概略図	
	延長	5,621m FIA 国際公認 Grade 1
	幅員	13~15m
	コーナー数	18
	周回方向	左回り

名称		麟蹄（インジェ）スピーディウム
所在地		大韓民国・江原道麟蹄郡
諸元	コース概略図	
	延長	3,908m FIA 国際公認 Grade 2
	幅員	13~15m
	コーナー数	20
	周回方向	右回り

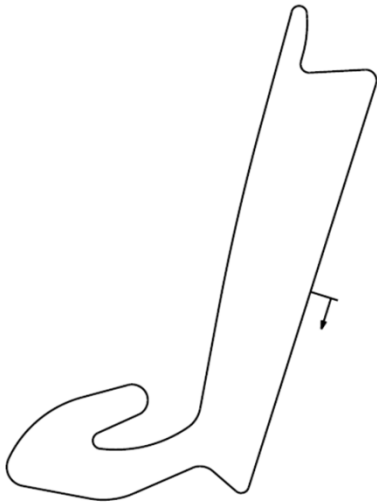


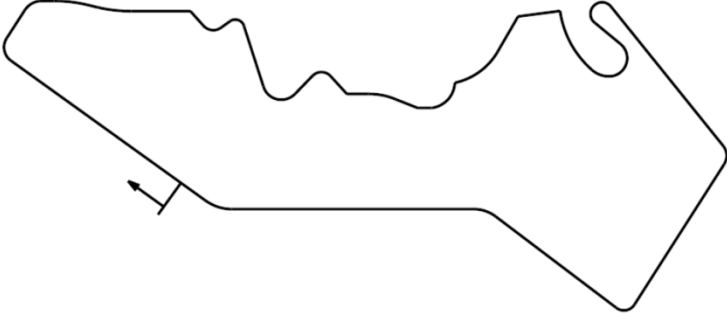
名称		上海インターナショナルサーキット (Shanghai International Circuit)
所在地		中華人民共和国・上海市嘉定区安亭鎮越野公園
諸元	コース概略図	
	延長	5,451m FIA 国際公認 Grade 1
	幅員	15~20 m
	コーナー数	16
	周回方向	右回り

名称		成都インターナショナル・サーキット (Chengdu International Circuit)
所在地		中華人民共和国・四川省成都
諸元	コース概略図	
	延長	3,331m FIA 国際公認 Grade 2
	幅員	12~22m
	コーナー数	14
	周回方向	右回り

名称		オルドス国際サーキット(Ordos International Circuit)
所在地		中華人民共和国・内モンゴル自治区オルドス市
諸元	コース概略図	
	延長	3,751m FIA 国際公認 Grade 2
	幅員	12~15m
	コーナー数	18
	周回方向	右回り

名称		珠海国際サーキット(Zhuhai International Circuit)
所在地		中華人民共和国・広東省珠海市
諸元	コース概略図	
	延長	4,319m FIA 国際公認 Grade 2
	幅員	12~14m
	コーナー数	14
	周回方向	右回り

名称	広東国際サーキット (Guangdong International Circuit)	
所在地	中華人民共和国・広東省肇慶市	
諸元	コース概略図	
	延長	2,820m FIA 国際公認 Grade 3
	幅員	12~15m
	コーナー数	13
	周回方向	右回り

名称	ギア・サーキット (マカオ)	
所在地	中華人民共和国・マカオ特別行政区	
諸元	コース概略図	
	延長	6,200m FIA 国際公認 Grade 3 (市街地コース)
	幅員	7~14m
	コーナー数	19
	周回方向	右回り

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

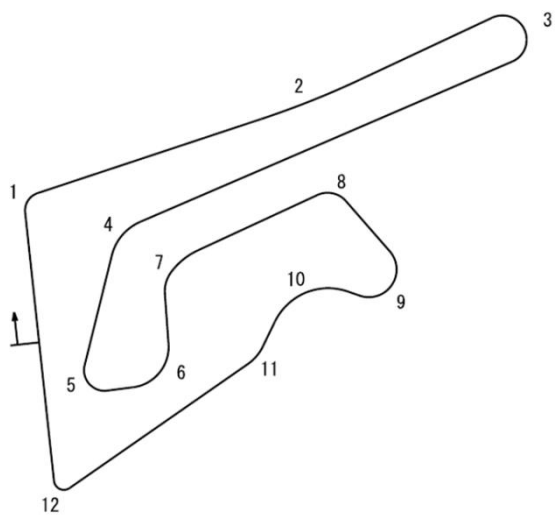
第6章

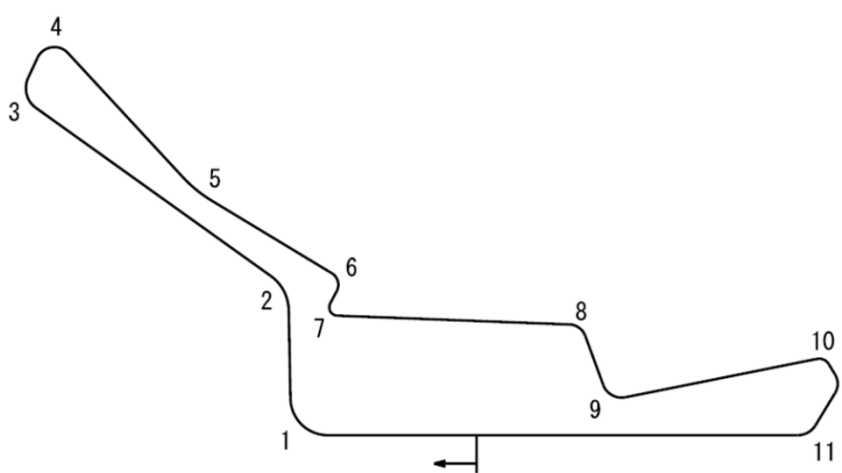
第7章

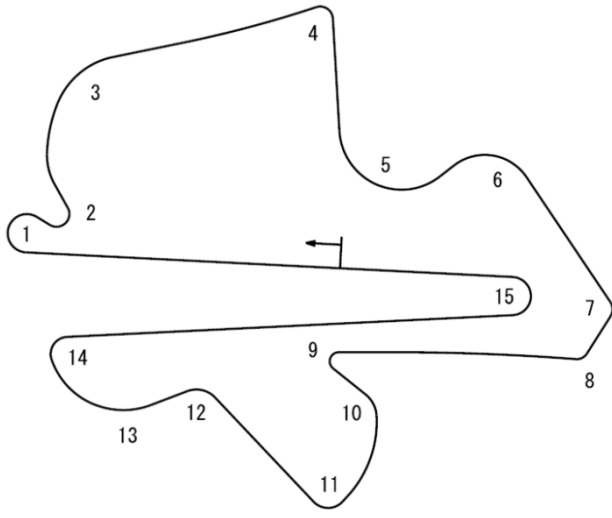
第8章

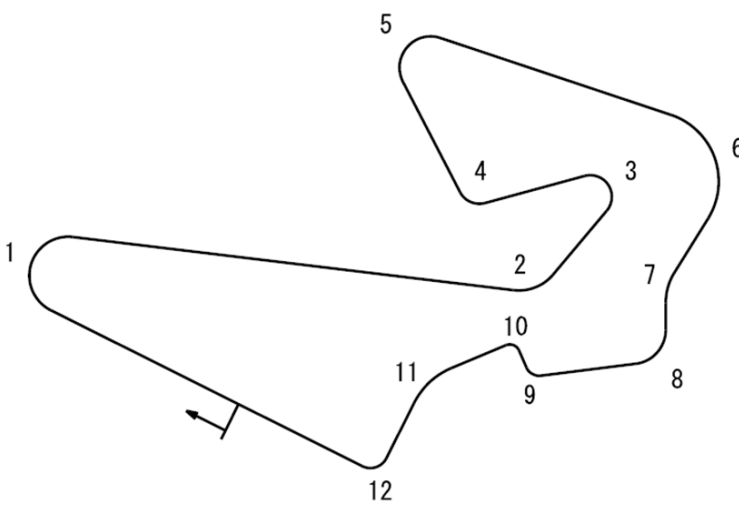
第9章

第10章

名称		チャン・インターナショナルサーキット
所在地		タイ・プリーラム県
諸元	コース概略図	
	延長	4,554m FIA 国際公認 Grade 1
	幅員	13m
	コーナー数	12
	周回方向	右回り

名称		セントウル・インターナショナル・サーキット
所在地		インドネシア・西ジャワ州ボゴール
諸元	コース概略図	
	延長	4,120m FIA 国際公認 Grade 3
	幅員	15m
	コーナー数	11
	周回方向	右回り

名称		セパン・インターナショナル・サーキット
所在地		マレーシア・クアラルンプール
諸元	コース概略図	
	延長	5,543m FIA 国際公認 Grade 1
	幅員	16~25m
	コーナー数	15
	周回方向	右回り

名称		ジョホール・サーキット
所在地		マレーシア・ジョホール州パシール・グダン
諸元	コース概略図	
	延長	3,860m FIA 国際公認 Grade 2
	幅員	
	コーナー数	12
	周回方向	右回り

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

第8章

第9章

第10章

## 第6章 サーキット及びモータースポーツに関する自動車産業などの動向

### (1) 国内完成車メーカー（4輪・2輪）のモータースポーツへの取組状況

自動車メーカーは、「技術開発」「イメージ向上」「人材育成」などの面から、モータースポーツへの関与を行ってきた。ここでは、国内完成車メーカーの現在のモータースポーツへの取組状況をまとめる。

#### ・モータースポーツ活動状況

各メーカーのワークス活動についてまとめる。

4輪完成車メーカーのモータースポーツ活動一覧

	トヨタ自動車	本田技研工業	日産自動車	富士重工業	日野自動車
Formula1	-	パワーユニット供給	-	-	-
WRC	-	-	-	-	-
WEC	Toyota Racing (TMG) ワークス	-	NISMO ワークス	-	-
WTCC	-	ワークス	-	-	-
INDY	-	Honda Performance Development, Inc. エンジン供給	-	-	-
NASCAR	Toyota Racing (米国トヨタ自動車販売) ワークス	-	-	-	-
ニル24耐久	GAZOO Racing ワークス	-	ドイツ日産 RJN NISMO	STI ワークス	-
ブランパン耐久	-	-	RJN NISMO	-	-
SUPER FORMULA	Toyota Racing エンジン供給	エンジン供給	-	-	-
SUPER GT (GT500)	LEXUS Racing (TRD) マシン供給	本田技術研究所 マシン供給	NISMO ワークス	-	-
SUPER GT (GT300)	Toyota Racing ハイブリッドシステム供給	ハイブリッドシステム供給	NDDP RACING	STI マシン供給	-
スーパー耐久	GAZOO Racing サポート	-	日産自動車大学校	-	-
Japan Formula 3	-	-	-	-	-
全日本ラリー	GAZOO Racing ワークス	-	-	-	-
ダカールラリー (4輪)	トヨタ車体(株) サポート	-	-	-	日野チームスガワラ

ワークス
実質ワークス
マシン等提供
サポート

現在、上記の完成車メーカーがモータースポーツ活動を行っている。その他、マツダ、スズキ（4輪）、ダイハツ工業、いすゞ自動車、日産ディーゼル工業、三菱ふそうトラックバスについては、現在目立ったモータースポーツ活動を行っていない。なお、メーカーが直接チームの運営を行っていないものの、特別開発車両を使用する、技術者の派遣を行う、資本関係があるなど、様々な形態が見られ、一概にワークスを区分ができない場合もある。

2015年、本田技研工業はF1へのエンジン供給を開始。WECには2014年チャンピオンのトヨタ自動車に続き、日産自動車が参戦を開始した。さらに2016年、トヨタ自動車のWRCへの参戦が予定されるなど、4輪メーカーのモータースポーツへの関与は高まっているといえる。

2 輪完成車メーカーのモータースポーツ活動一覧

	本田技研工業	ヤマハ発動機	スズキ	川崎重工業
ダカールラリー (2輪)	HRC ワークス	ワークス	-	-
MotoGP	HRC ワークス	ワークス	ワークス	-
Moto2	エンジン供給	-	-	-
Moto3	マシン供給	-	-	-
WSB 世界スーパーバイク	ホンダモーターヨーロッパ・ リミテッド	-	-	ワークス
WEC 世界耐久	-	-	-	-
WEC 世界耐久 (鈴鹿8時間耐久)	マシン供給	ワークス	-	カワサキモータースジャパン ワークス
WCT 世界トライアル	HRC ワークス	-	-	-
WMX 世界モトクロス	HRC ワークス	ワークス	-	ワークス
AMAスーパークロス	American Honda Motor Co., Inc.	ワークス	-	ワークス
ARRC アジアロード	Boon Siew Honda Sdn Bhd AP Honda Co., Ltd Thai Honda Manufacturing Co. Ltd. P.T. Astra Honda Motor	ワークス	-	ワークス
JRR 全日本ロード	サポート	ワークス	-	カワサキモータースジャパン ワークス
JMX 全日本モトクロス	HRC ワークス	ワークス	ワークス	ワークス
JTR 全日本トライアル	サポート	ワークス	-	-

ワークス
実質ワークス
マシン等提供
サポート

一方2輪では、国内4完成車メーカー全てが国内外でモータースポーツ活動を行っている。

本田技研工業、ヤマハ発動機が参戦するMotoGPでは、2015年よりスズキが活動を再開した。川崎重工業が参戦する全日本ロードには、ヤマハ発動機が参戦を開始するなど、こちらもモータースポーツへの関与は高まっているといえる。

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

第8章

第9章

第10章

## (2) 国内完成車メーカー(4輪・2輪)の国内サーキット所有(出資)状況

国内完成車メーカーによる、国内サーキットの所有(または出資)状況をまとめる。

国内公認サーキットと自動車関連産業

	サーキット	自動車関連産業系 運営会社
1	鈴鹿サーキット	株式会社モビリティランド (本田技研工業関連会社)
2	十勝インターナショナルスピードウェイ	-
3	ツインリンクもてぎ	株式会社モビリティランド (本田技研工業関連会社)
4	オートポリスインターナショナルレーシングコース	株式会社オートポリス (川崎重工業関連会社)
5	富士スピードウェイ	富士スピードウェイ株式会社 (トヨタ自動車関連会社)
6	SUGOインターナショナルレーシングコース	株式会社菅生 (ヤマハ発動機関連会社)
7	岡山国際サーキット	アスカ株式会社
8	セントラルサーキット	-
9	袖ヶ浦フォレスト・レースウェイ	-
10	HSR九州	株式会社レインボーモータースクール (本田技研工業関連会社)
11	筑波サーキット	-
12	エビスサーキット	-
13	スバ西浦モーターパーク	-
14	スポーツ&セーフティライディングフィールドSPA直入	株式会社オートポリス (川崎重工業関連会社)
15	阿讃サーキット	-

自動車完成車メーカーがサーキットを所有するケースは多く、国内公認サーキット 15 施設の内、完成車メーカーの所有するコースは 7 つ。部品メーカーも含めれば 8 つであり、約半数が自動車関連産業の持つ施設であることが分かる。

これらは、レースやスポーツ走行といった通常のサーキット営業だけではなく、自社の自動車の開発や、販売店の研修、車両の撮影、イベントの実施などに使用されている。

また、メーカーによって新たに建設されるだけでなく、メーカーが既存サーキットを買収するケースも見られる(富士スピードウェイ、オートポリスなど)。なお、MINE サーキットの様に、自動車メーカー(マツダ)が買収し、サーキットとしての営業を終了する例も存在する。



### (3) 自動車関連産業とモータースポーツ、サーキットに関する考察

#### ・自動車メーカー

モータースポーツは、その成り立ちから自動車産業との間に深い関係性が存在する。

6—(1)で述べたとおり、現在2輪4輪ともに自動車完成車メーカーの多くが、モータースポーツ活動を行っている。また一部の完成車メーカーについてはサーキットを建設、所有しており、近年では完成車メーカーによる既存サーキットの買収も行われている。

レース車両の開発を行うこれらの完成車メーカーには、車両のテストを行うコースが必要であり、サーキットを自社グループで所有することは、自由にテストを行うことが可能なことを意味する。またこれらのメーカーは、サーキットを「車両テスト」のみならず、「イベント」「新車発表」「ディーラーの研修」などにも使用しているとともに、「安全運転教育」といった社会貢献活動の場としても活用している。

反対に、モータースポーツ活動を活発に行っているが、サーキットを所有していない完成車メーカーも存在する。例として日産自動車、富士重工業、スズキなどがあげられる。彼らは随時、既存サーキットを借りることで車両のテストを行っている。これは多くの部品メーカーも同様である。

将来的には、これらのメーカーがサーキットの専有使用を求め、施設の建設、出資の決断を下す可能性も考えられる。

#### ・モータースポーツ関連産業

モータースポーツ独自の産業も存在する。

鈴鹿サーキット、富士スピードウェイ、ツインリンクもてぎなどのサーキットの周辺には、レーシングチームのファクトリー、レース車両の整備工場、車両や部品を保管する貸しガレージなどが数多く存在し、特有のレース村が形成されている。

#### ・その他産業

レース関係者や観客が宿泊するホテル、食事を取るレストラン、お土産を購入する商店、車を停める駐車場、サーキットへの行き帰りに立ち寄る観光地、その他コンビニ、ガソリンスタンド、銭湯など、サーキットが存在することによって地域に与える影響は幅広い。さらに国際イベントが行われるサーキットでは外国人の来訪もあり、観光・サービス産業に対しての影響は大きいと考えられる。

## 第7章 サーキット及びモータースポーツに関する行政の関わり

### (1) 行政によるサーキット建設・運営の事例調査

国内には、「協和モーターサイクル場（大仙市）」「オートスポーツランドスナガワ（砂川市）」「カートソレイユ最上川（庄内町）」など、行政により建設されたサーキットが存在する。

ここでは「協和モーターサイクル場（大仙市）」に対して行ったヒアリング結果についてまとめる。

#### ●協和モーターサイクル場

##### <ヒアリング詳細>

- ・実施日 : 平成27年9月4日
- ・ヒアリング対象者 :  
(大仙市) 佐川課長、加藤参事 (秋田県モータースポーツ振興会) 鎌田会長

##### <サーキット概要>

- ・名称 : 大仙市協和モーターサイクル場（通称：新協和カートランド）
- ・所在地 : 秋田県大仙市協和荒川字嗽沢 1-2
- ・所有者 : 大仙市
- ・コース延長 : 764m（幅員 6~8m） ※JAF 公認ジムカーナコース

##### コース写真



##### <建設>

- ・経緯 :  
昭和63年まちづくり特別対策事業として、観光開発、若者の定住を目的に、協和町によって建設。
- ・事業費 : 106,168,000円
- ・敷地 : 株式会社三菱マテリアル不動産所有地を賃借。施設面積 16,800㎡
- ・併設施設 : 無し。（荒川鉱山跡地と隣接するが、現在鉱山は観光地としての営業を中止。）

<運営>

- ・ 指定管理者 :  
秋田県モータースポーツ振興会（平成 22 年 地元の利用者団体によって発足。）  
平成 23 年 4 月 1 日より（現時点での管理終了日は平成 31 年 3 月 31 日）
- ・ 従業員 : 2 名（1 名は 4～11 月の勤務）
- ・ 売り上げ : 350 万円/年程度。
- ・ 維持修繕 : 日々のメンテナンスは売り上げより支出。施設の改修についてはこれまで市が負担。

<営業状況>

- ・ 営業状況 :  
毎週、木・金曜日定休。コース貸し切りを優先、その他はサーキット側で車両別に走行枠を決定。
- ・ 利用者 :  
カテゴリーは、カート：14.9%、バイク 42.4%、ジムカーナ 20.7%、ドリフト 22.0%。  
年齢層は、20 代：10%、30～40 代：70～80%、50 代：10～20%。  
男女比は、男性：90%、女性：10%。  
県内唯一のサーキットであり、他県（岩手、宮城など）からの利用者も訪れる。  
地元ディーラーによる走行会や、タイヤ試乗会などの貸し切り利用がある。
- ・ 主なイベント :  
JAF 東北ジムカーナ選手権（年 2 回）。ドリフト祭り（集客 約 800 名）。  
一般の方にも足を運んで貰えるよう、ママチャリレースも開催している。

<その他>

- ・ 全盛期であった 90 年代と比べれば半分に満たないが、近年、利用者の減少傾向は収まっている。
- ・ 過去には閉鎖の案もあったが、利用者から存続を要望する嘆願書が寄せられ現在のかたちとなった。

<新規サーキット建設への意見>

- ・ 利用者ニーズの把握が重要。設計段階から各カテゴリーの団体に意見を聞くことが必要である。
- ・ 運営面では利用料金の設定が重要。利用者の理解を得つつ、維持管理費を確保することが必要となる。
- ・ 地元住民の理解が必要。（モータースポーツのイメージアップ、騒音対策）
- ・ 事故発生時の迅速な対応と用意が必要。
- ・ 走行客家族の安全のためにもキッズルームの設置が望ましい。

ヒアリング状況



## (2) モータースポーツへの行政支援の事例調査

### ・ 地方行政の活動

地方公共団体がモータースポーツの支援を行っている例としては、鈴鹿サーキットの所在地である鈴鹿市があげられる。同市は2004年にモータースポーツ都市宣言を行うなど、積極的な活動を行っている。「モータースポーツ振興支援事業」として「初心者のためのモータースポーツおもしろ体験・講座」を開催。「鈴鹿F1日本GP地域活性化協議会」については、構成団体であるとともに、鈴鹿市長が会長を務めている。

また、モータースポーツ関係者に大使の委嘱を行っている地方公共団体も多い。“鈴鹿と・き・め・きモータースポーツ大使”を委嘱する鈴鹿市は勿論、ツインリンクもてぎの所在地である栃木県では、レーシングファクトリーに“とちぎ未来大使（栃木モータースポーツ広報官）”を委嘱している。

### ・ イベント後援

全日本クラスのシリーズには、文部科学省、国土交通省、経済産業省などの省庁が後援している場合もあり、特別賞典として、経済産業省より経済産業大臣杯、文部科学省より文部科学大臣杯、国土交通省より国土交通大臣杯、観光庁より観光庁長官杯などが特別賞典として与えられるシリーズも存在する。

SUPER FORMULA : (チャンピオン ドライバー) 観光庁長官杯  
(チャンピオン チーム) 経済産業大臣杯

SUPER GT : (GT500 チャンピオン チーム) 経済産業大臣杯  
(GT300 JAF 規定車 最上位チーム) 国土交通大臣杯

FIA - F4 : (チャンピオン チーム) 国土交通大臣杯

全日本ロードレース JSB1000 : (チャンピオン ライダー) 文部科学大臣杯

また、イベント毎に、都道府県や市町村など地方公共団体が後援を行っていることも多い。

### ・ その他

「モータースポーツ観光活性化全国協議会」

2012年に、観光庁は、モータースポーツと全国7サーキットを観光資源として見出し、国内観光活性化及びインバウンド拡大を図るため「モータースポーツ観光活性化全国協議会」を立ち上げている。

「自由民主党モータースポーツ振興議員連盟」

自動車文化の向上を図り、モータースポーツの振興を図り、サポートする議員連盟。各種レースシリーズに後援、自由民主党モータースポーツ振興議員連盟杯を授与している。また、同連盟は、“自動車モータースポーツの振興に関する法律”の成立を目指し、法案の取りまとめを行っている。

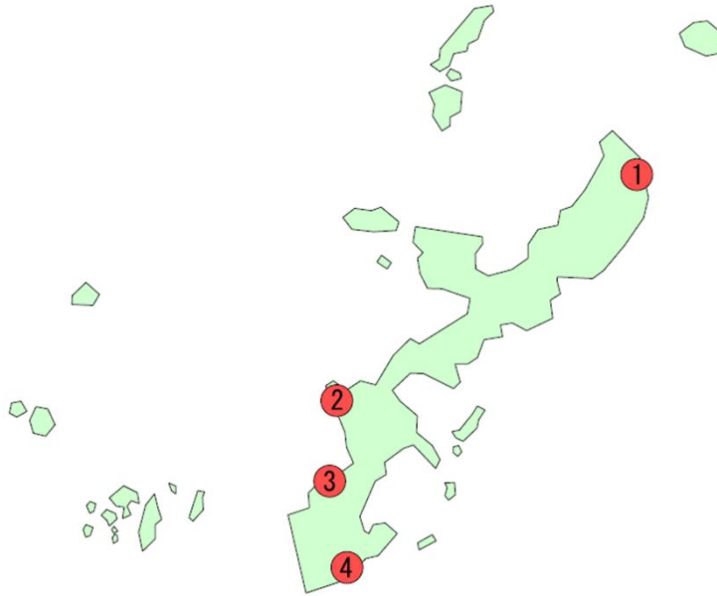
「警察庁、県警察」

SUPER GTでは、警察庁、各県警察の協力の下、交通安全啓発活動を展開。レースイベントでの警察車両の展示や、パトカー白バイ先導によるレース車両のパレードランなどが行われている。

## 第8章 サーキット及びモータースポーツに関する県内の現状調査

## (1) 県内のモータースポーツ施設

ここでは沖縄県内に存在するモータースポーツ施設をまとめる。



沖縄県内のサーキット一覧

	サーキット	種別
1	山原サーキット	レース場
2	ククル読谷サーキット	カート場
3	コンベンション・パーキングサーキット	カート場（駐車場）
4	沖縄カートランド	ジムカーナ場

沖縄県には、名護サーキット、沖縄サーキット伊計島などが過去に存在したが、近年閉鎖されている。現在沖縄県内には、JAF・MFJ公認サーキット、JAF公認ジムカーナ場、JAF公認カート場が存在しない状況である。

## (2) 県内のモータースポーツ活動状況

沖縄県内のモータースポーツ活動の現状と、関係団体の要望を調査するため、「第1回 モータースポーツ関係団体連絡会議」を開催し、意見の聴取を行った。

### <ヒアリング詳細>

・開催日 : 平成27年9月7日

・参加者 :

(一財) 沖縄県モータースポーツ振興協会 理事長 大城 博立

H.25年設立、会員数約300名、沖縄モーターフェスティバルを開催。

(一財) 沖縄県二輪車普及安全協会 会長 比嘉 勉

(一財) 沖縄県二輪車普及安全協会 沖縄支部 支部長 喜納 兼一郎

全国組織である日本二輪車普及安全協会の沖縄支部。“NPO 沖縄モーターサイクル普及協会”の母体。

NPO 沖縄モーターサイクル普及協会 事務局長 江崎 鶴男

約9年前にバイク販売店を中心に設立。過去にはモトクロスコースの運営を行っていた。

現在はサーキットを探している。バイクフェスティバルを昨年から開催。

ガレージ CARTIS 代表 伊波 哲也

2006年より沖縄スーパードリフトを開催。

沖縄モータースポーツクラブ MABUI 会長 當間 秀文

JAF加盟クラブ。会員数50名。年間4戦の公認競技(ジムカーナ)を行っていたが、

現在は競技場所が無いため競技を行っていない。

BRUSH WORK 代表 金城 徹

モタード競技団体。現在は競技場所が無いためレース活動を停止中。

沖縄県トライアル協会 会長 津嘉山 正

約35年前に創設。現在会員数は約30名。私有地を借りて毎月競技を開催。

沖縄バイクジムカーナ協会 事務局 真栄城 守信

バイクジムカーナを開催。設立して9年。競技者は増加傾向であり、現在は30~40名が参加。

東海輪業 代表 仲村 幸之助

バイク販売店を経営。

過去には、ショッピングイベントとして100名超参加のミニバイク耐久レースを開催。

カートレーシングドライバー 平良 響

県内外および海外でカートレースに出場し、優秀な成績をおさめる。夢はGTドライバー。

沖縄四駆会 会長 金城 健

20年前から四輪駆動車のイベントを開催。うるま市石川に本拠地を置く。

ネットライフ有限会社 クロススポーツ部 大城 正明

中古車情報誌を刊行。Webサイト「クロススポーツ」にて沖縄のモータースポーツ情報を発信。

有限会社 北部スズキ 常務 具志堅 興作

過去にはジムカーナに関わり、現在はトライアルの活動を行っている。

### ＜現在抱えている課題＞

- ・ドリフトは誰でもできる日本発祥のモータースポーツである。健全なスポーツとして公道ではなくサーキットで競技を行うべくスーパードリフトを立ち上げたが、沖縄には練習場所が無いのが課題である。
- ・県内のカート場は規模も小さく、安全性も満足とは言えない。アジアからの参加選手もおり、交流の拠点として沖縄の状況に合致したコースを計画して貰いたい。
- ・現在ジムカーナは駐車場などを借りて競技会を実施している状況である。
- ・どの団体も、競技場所を確保することに苦労しており、その結果、会員数が減少している団体もある。早急に安全に走行ができる場を必要としている。公道で暴走する一部の若者の減少にも役立つと考える。

### ＜行政との協力関係＞

- ・沖縄四駆会は、うるま市、うるま市商工会の協力で競技場を個人契約で借りている。
- ・トライアル協会は過去、県のイベントに参加していた。一度、行政に対して競技場所の提供をお願いしたこともあるが、担当部署が無く、許可が下りなかった経験がある。
- ・東日本大震災チャリティーイベントに参加し、バイクジムカーナを道の駅で開催した。
- ・スーパードリフトは、2年前から伊是名村、伊是名村商工会の協力でイベントを開催している。

### ＜産業との繋がり＞

- ・カートのタイヤメーカーは、シーズンオフを利用してテストを行う。これを誘致できるのではないかと。ただしメーカーの要望にあったコーナーを配する1.5km程度のコースが必要だと考える。
- ・年中暖かい気候を生かして、GTカーなどの冬期テストを誘致できるのではないかと。
- ・沖縄特有のトラブルを想定したテストを行う場として、自動車メーカーを誘致できるのではないかと。
- ・ドリフト、フリーモトクロスのトップドライバー、ライダーは、オフシーズンの冬期は暖かい海外へ練習に行く。彼らの練習地として需要があるのではないかと。またそれを観光資源にできるのではないかと。
- ・うるま市の経済特区が象徴的であるが、サーキット建設による自動車産業の誘致については、県単位で考える必要があるのではないかと。

### ＜建設を希望する施設＞

- ・まず多目的広場を作って欲しい。駐車場、観客スペースを考えると、2万坪レベルの広さが必要であると考え。
- ・四輪駆動車のイベントでは1～2万坪程度では厳しい。駐車場も考えれば1団体3万坪は必要。
- ・色々な競技が可能な多目的モータースポーツランドを目指して欲しい。各団体が一同に介してイベントを行うことができれば、モータースポーツの祭典として大きな集客が期待できると考える。
- ・広さよりも、まず利用料金を低く抑えることを重視して欲しい。
- ・海外、県外からの利用者を考えれば、サーキット周辺に宿泊施設が欲しい。さらに、海が見えるなど沖縄ならではのロケーションや、レストラン、ショッピングモールなどがあれば、良い観光施設となる。
- ・鈴鹿の安全運転センターのように、ウェット路などの特殊路を付帯施設として建設できればより魅力的である。
- ・タイヤのスキル音、エンジン音などの騒音を考慮した場所を選定して欲しい。
- ・音、埃、土の流出など、環境問題に配慮する必要がある。

- ・オフロードコースと多目的エリアを建設して欲しい。そこで競技を行うことで、市民にモータースポーツへの理解を深めてもらい、更なるモータースポーツ施設建設への機運を高めて行ければと考える。

#### <その他>

- ・県内サーキットの多くが閉鎖され、各団体はモータースポーツの火を絶やさないよう努力している。行政がサーキット建設を掲げていること自体が評価できる。是非実現して欲しい。
- ・継続的な活動のため、地域との協力関係が重要である。
- ・交通機動隊、沖縄県警察も練習場を探していると聞いている。
- ・サーキット建設へ向かって、市民を巻き込んだムーブメントを起こすことができれば良いと考える。
- ・サーキットには人が集まる。ホテルやレストランがあれば、地域に経済効果が期待出来ると考える。
- ・二輪車普及安全協会の下部にMFJが存在する。競技場所があれば、色々な大会を誘致できる可能性がある。

### (3) 県内外で活躍する沖縄県出身モータースポーツ競技者

ここでは、各種モータースポーツ競技において、県内外で活躍されている沖縄県出身者を紹介する。

#### ・平良 響（15歳）

出身 : 沖縄県沖縄市

競技 : レーシングカート

チーム : スクーデリア沖縄

活動 :

2015 ROTAX MAX CHALLENGE - Junior MAX クラス (J-RMC) 年間 2 位

2015 ROTAX GRAND FINAL in ポルトガル 出場

#### ・仲村 優佑（22歳）

出身 : 沖縄県沖縄市

競技 : 2 輪ロードレース

活動 :

2014 CBR250R Dream Cup DUNLOP 杯 グランドチャンピオンシップ 優勝

2015 FIM アジアロードレース選手権 ASIA DREAM CUP 第5戦終了時 3 位



・諸見里 祐哉 (23 歳)

出身 : 沖縄県宜野湾市

競技 : モトクロス

チーム : 秀明道場 with FIVE Speed

活動 :

2009 関東モトクロス選手権 IB2 クラス チャンピオン、IB OPEN クラス 年間 3 位

2014 MFJ 全日本モトクロス選手権 IA1 クラス (国際 A 級 250cc) 第 9 戦終了時 28 位

2015 MFJ 全日本モトクロス選手権 IA1 クラス (国際 A 級 250cc) 第 9 戦終了時 25 位

・赤嶺 涼太 (23 歳)

出身 : 沖縄県豊見城市

競技 : スーパーモト

チーム : Team Welea

活動 :

2012 MFJ MOTO1 オールスターズ moto1PRO クラス 年間 9 位

2013 MFJ 全日本スーパーモト S1PRO クラス 年間 12 位

2014 MFJ 全日本スーパーモト S1PRO クラス 年間 12 位

2015 MFJ 全日本スーパーモト S1PRO クラス 第 7 戦終了時 18 位

・新垣 敏之 (50 歳)

出身 : 沖縄県うるま市

競技 : ロードレース

チーム : Team ARA 虎の穴

活動 :

1991 MFJ 全日本ロードレース選手権 国際 A 級 250cc クラス 年間 4 位

1992 FIM WGP 500cc クラス 年間 26 位

1993 FIM WGP 500cc クラス 年間 34 位

1995 FIM WGP 500cc クラス 年間 20 位

1996 FIM WGP 500cc クラス 年間 25 位

2012 MFJ 全日本ロードレース選手権 ST600 クラス 年間 35 位

## 第9章 サーキット及びモータースポーツに関する関係者意向調査

### 県内外のモータースポーツ関連団体への意見徴収

サーキット建設計画の方向性を探る手がかりとするため、国内のモータースポーツ統括団体、サーキット運営会社、レースプロモーターにヒアリングを行った。

#### ヒアリング先一覧

##### <モータースポーツ統括団体>

団体名	摘要
一般社団法人 日本自動車連盟	4輪モータースポーツ統括団体
一般財団法人 日本モーターサイクルスポーツ協会	モーターサイクルスポーツ統括団体

##### <レースプロモーター>

団体名	摘要
株式会社 GTアソシエーション	SUPER GT、FIA-F4 プロモーター

##### <サーキット運営団体>

団体名	摘要
一般財団法人 日本オートスポーツセンター	筑波サーキット 運営
株式会社 遊ぶぎ利	袖ヶ浦フォレストレースウェイ 運営
株式会社 モビリティランド	鈴鹿サーキット、ツインリンクもてぎ 運営
秋田県モータースポーツ振興会 ※	大仙市協和モーターサイクル場 運営

※ 7-① 行政によるサーキット建設・運営の事例調査に記載

##### <県内モータースポーツ関連団体>

団体名	摘要
一般財団法人 沖縄県モータースポーツ振興協会	8-② 県内のモータースポーツ活動状況に記載
一般財団法人 沖縄県二輪車普及安全協会	
NPO 沖縄モーターサイクル普及協会	
ガレージ CARTIS	
沖縄モータースポーツクラブMABUI	
BRUSH WORK	
沖縄県トライアル協会	
沖縄バイクジムカーナ協会	
東海輪業	
沖縄四駆会	
ネットライフ有限会社 クロススポーツ部	
有限会社 北部スズキ	

【モータースポーツ統括団体】

## ●一般社団法人 日本自動車連盟

＜ヒアリング詳細＞

- ・実施日 : 平成27年7月16日
- ・ヒアリング対象者 : 輪千主事、杉田副主事

ヒアリング状況



＜組織概要＞

- ・名称 : 一般社団法人 日本自動車連盟 (JAPAN AUTOMOBILE FEDERATION)
- ・職員数 : 3,481名 (モータースポーツ関連業務は本部モータースポーツ部、支部事業課が担当。)
  - モータースポーツ審議会のもと、有識者による各専門部会を組織。
- ・業務 :
  - レース、ラリー、ジムカーナ、サーキットトライアル、ダートトライアル、カート競技の統括。

＜モータースポーツを取り巻く現状＞

- ・ライセンス発給数 :
  - 43,276 [2014年] (ピークは1992年:80,613、最小は2012年:42,070)
  - 景気に左右されやすい傾向があるが、近年若干の増加傾向が見える。
- ・自動車関連産業との関わり : レース車両・パーツの販売、スポンサード、ワークスチームとしての参加、ワンメイクレースへの協力などが挙げられる。
- ・公認施設 : サーキット:13施設、ジムカーナ:50施設、ダート:19施設
  - 直近の新規公認サーキットとしては、袖ヶ浦フォレストレースウェイ(2009年)
  - カートコースなどにおいては、既存のコースを取得・改修しての登録も多い。

＜サーキット公認取得＞

- ・公認基準 : 公認取得のためには、基準に則ったコースである必要がある。
- ・競技開催 : 公認施設でしか公認競技は開催できない。
- ・公認団体 : 公認競技を主催する公認団体が必要であり、サーキット公認を取得するためにも必要。
  - 過去には地方公共団体が加盟団体であった事例もある。(上津江村)
  - また施設所有者が地方公共団体で、運営を加盟団体に委託している場合もある。

＜その他＞

- ・世界的には、欧米がモータースポーツ先進地域であるが、近年はアジア中東へ関心が高まりつつある。

＜新規サーキット建設への意見＞

- ・サーキットを新規に立ち上げる上で、ハードの整備だけでなく、ソフト(運営体制)の充実も重要。
  - 例えば競技会開催にはコースオフィシャルが必要となるが、彼らは基本的にボランティアである。全く新規に始めた場合、経験ある人材を集める、育てることが課題の一つとなる。
- ・どのようなレースを開催するか、どのような方に走って貰うのか、検討する必要があると考える。
- ・JAFは運営の直接的な力にはなれないが、サーキットが無い地域に新規施設ができることを歓迎する。

## ●一般財団法人 日本モーターサイクルスポーツ協会

### <ヒアリング詳細>

- ・実施日 : 平成27年7月17日
- ・ヒアリング対象者 : 隠岐事務局長、後藤事務局次長、結城ブロックリーダー

### <組織概要>

- ・名称 : 一般財団法人日本モーターサイクルスポーツ協会 (Motorcycle Federation of Japan)
- ・職員数 : 13名 (地域 (8地区) の業務を (一財) 日本二輪車普及安全協会に委託。) 全国的なスポーツ行政の方針決定は、委員会組織で行う。
- ・会員 : 完成車メーカー、サーキットはMFJ特別会員、パーツメーカーはMFJ賛助会員。
- ・業務 : 国内モーターサイクルスポーツの統括。レースの主催もサーキット運営会社と共同で行っている。

ヒアリング状況



### <モータースポーツを取り巻く現状>

- ・ライセンス発給数 : 1989年の5万弱がピークであり、現在は1.5万程度に低下。年齢も40代がメインとなっている。
- ・自動車関連産業 : 完成車メーカーのファクトリーチームが全日本ロードへ参戦するなど、明るい兆しが見えつつある。
- ・海外 : FIM加盟国は増加傾向である。特にアジアは2輪販売台数が多く、注目度は高い。

### <サーキット公認取得>

- ・公認基準 : サーキットには国内・国際基準があり、これに準拠する必要がある。
- ・競技開催 : 公認コースでしか公認競技は開催できない。ライセンスを取得するためにも公認コースが必要となる。
- ・安全性の確保に寄与すると共に、レース結果が公式の記録として認められるために必要である。

### <新規サーキット建設への意見>

- ・気軽にお客に走って貰えるコースにするのか、大規模レースを行うコースにするのか、コンセプトにより施設が変わってくる。(全日本レースではコース長2.5km以上が必要。3.5km程度が適している。)
- ・立地については、周辺条件により、音の問題、アクセスの問題などが存在する。
- ・コース基準は更新されるため、敷地一杯にコースをレイアウトせず、基準の変更に対応できる余地を残すことが望ましい。
- ・沖縄は人口の割に2輪の所有台数が多いが、絶対数を考えると運営に工夫が必要では無いか。
- ・2輪だけでなく、4輪、イベントなど、多目的な利用が可能な施設にすることで、稼働率を上げられる。
- ・米軍もあることから、ドラッグなどのアメリカンモータースポーツを取り入れるのも良いかも知れない。
- ・サーキットを新規に立ち上げる上で、ハードの整備だけでなく、ソフト (運営体制) の充実も重要。大規模レースの中心オフィシャルはMFJ派遣だが、経験ある人材を集める、育てることが課題となる。
- ・近くに病院が存在することが必要である。

【レースプロモーター】

## ●株式会社 GT アソシエーション

＜ヒアリング詳細＞

- ・実施日 : 平成27年7月28日
- ・ヒアリング対象者 : 中村参与

ヒアリング状況



＜組織概要＞

- ・名称 : 株式会社 GT アソシエーション。(2008年設立)
- ・職員数 : 16名
- ・株主 :  
富士スピードウェイ、トヨタテクノクラフト、ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル、モビリティランドを中心として、岡山国際サーキット、エントラントが株主となって設立された。
- ・業務 : SUPER GT、FIA-F4のプロモート。

＜モータースポーツを取り巻く現状＞

- ・レースイベント開催状況 :  
2015年は、国内6サーキット（岡山、富士、鈴鹿、菅生、オートポリス、ツインリンク）、および海外1サーキット（チャン（タイ））において、SUPER GT、FIA-F4を開催。
- ・行政との関わり : SUPER GT シリーズチャンピオンには、自動車文化への貢献から経済産業大臣杯、工業技術の振興への貢献から国土交通大臣杯が与えられる。また、警察庁とのコラボレーションで、レースイベントにおいて警察車両の走行などを行っている。
- ・海外 : SUPER GTでは、車両の海外規格との共通化を進めている。これはメーカーの車両開発の負担を押しさえること、参加車両の増加を促す目的がある。
- ・モータースポーツは車両による要素が大きいため、メーカーの状況や景気に影響を受ける。近年については、モータースポーツを取り巻く状況は良い方向に進んでいると感じる。
- ・日本ではヨーロッパなどに比べ、まだまだモータースポーツにネガティブな印象を持つ人も多い。プロモーターとして、モータースポーツに関わる人々が誇れる、社会から評価を得られるイベントとしたい。

＜新規サーキット建設への意見＞

- ・イベントを開催するためには、FIAの基準に適合したコースであることがハード的な条件となる。また興行としてお客に喜んで貰える施設であることも重要である。SUPER GT、FIA-F4開催については、FIA Grade2が一つの基準と考えている。
- ・サーキットは、どのようなレース・営業を行うかによって、設備や規模が大きく変わる。県外・海外から人を呼ぶなら大規模イベントを行える大きさの施設が必要。地元の方に参加型のイベントを楽しんで貰うなら、中小規模の施設が適しているのではないかな。
- ・プロモーターとしては、地域に唯一のコースである方が好ましい。(オール沖縄サーキット)

【サーキット運営団体】

●一般財団法人 日本オートスポーツセンター

＜ヒアリング詳細＞

- ・実施日 : 平成 27 年 7 月 17 日
- ・ヒアリング対象者 : 小森谷部長、根岸係長

競技者の選定方法

＜組織概要＞

- ・名称 : 一般財団法人 日本オートスポーツセンター
- ・職員数 :

正社員：27名、嘱託：2名、契約社員：2名、常勤アルバイト：3名、非常勤アルバイト 13名。

- ・経緯 : 1966年に日本のモータースポーツの普及・発展を目的として設立

ヒアリング状況



＜サーキット概要＞

- ・名称 : 筑波サーキット（コース 2000、コース 1000、ジムカーナ場）
- ・所在地 : 茨城県下妻市村岡乙 159
- ・コース :
  - コース 2000 (4 輪) 2,045 m ※JAF 国内公認、(2 輪) 2,070 m ※MFJ 国内公認
  - コース 1000 (4 輪) 1,039 m ※JAF 公認ジムカーナコース、(2 輪) 995 m
  - ジムカーナ場 ※JAF 公認ジムカーナコース

コース写真



＜建設＞

- ・総工費 : 約 20 億円（1970 年、寄付金（オートレース）によってコース 2000 を建設）
- ・併設施設 : オートレース選手養成所、サーキットホール（体育館）

#### <営業状況>

- ・営業状況 : 月曜定休日で営業時間は8:00~16:00。  
稼働率の例としては、4月:91.8%、6月:83.5%。
- ・利用者 : 夏は2輪走行が多く、冬は4輪走行が多い、トータルで2輪:4輪=6:4程度。  
会員数は6,352名(11~75歳)だが、年齢層は上昇傾向にある(リターンライダー)。  
関東からの走行客がメインであるが、全国に会員がいる。
- ・主なイベント : 最大のレースイベントは全日本ロードであるが、サーキット主催レースが多く開催されており人気がある。
- ・営業形態 : 会員走行、貸し切りが営業のメインであり、日々走行客に多く来場して貰うことに重きを置いた営業を行っている。

#### <その他>

- ・自動車関連産業との直接的な関わりは無く、メーカーとはコース貸し出しなど、顧客として付き合いがある。その他レース関連産業として、近くにメンテナンスショップや貸しガレージなどが営業している。
- ・設立の経緯から、公益財団法人JK A(経済産業省)との関係はあるが、サーキット運営としてはここ10年ほど補助金などの授受は無い。
- ・地元自治体とはコミュニケーションを取っており、イベント参加などの協力関係はあるが、資金的な関係はない。
- ・近年、エコブーム、震災、リーマンショックなどを背景に、国内モータースポーツは下火であった。少子高齢化など、今後も楽では無いと感じるが、国内メーカーの新規スポーツカー発売など、良い傾向も見える。
- ・モーターサイクルショーへの参加や、ネット配信など、色々な活動を行っている。

#### <新規サーキット建設への意見>

- ・地元と共存共栄してゆくことが大切である。筑波サーキットでは、過去には騒音問題などがあり、走行時間などで地元と協定を締結した経緯がある。
- ・安全面で妥協は許されない。施設は勿論、レスキュー体制、マーシャルのスキルアップ、病院との連携が重要。
- ・イニシャルコストだけでなく、ランニングコストも重要である。メンテナンスや設備のアップグレードも求められる。
- ・沖縄という立地から、観光客を呼び込める施設にしたら良いのではないか。
- ・休憩施設、トイレの充実、さらに家族連れが楽しめる施設を併設することで、来客数の増加が期待出来る。
- ・特徴の違うコースが複数ある事で、色々な客層を呼び込める。
- ・大規模レースの開催だけでは運営上難しい、如何に日々の稼働率を向上させるかが採算に寄与する。

## ●株式会社 遊ぶぎ利

ヒアリング状況

### <ヒアリング詳細>

- ・実施日 : 平成 27 年 7 月 30 日
- ・ヒアリング対象者 : 中村オーナー



### <組織概要>

- ・名称 : 株式会社 遊ぶぎ利
- ・職員数 : 約 7 名 (アルバイト除く)
- ・経緯 : 2009 年、「アマチュアの走れる場所を作りたい」という思いからサーキットを建設。

### <サーキット概要>

- ・名称 : 袖ヶ浦フォレストレースウェイ
- ・所在地 : 千葉県袖ヶ浦市林 348-1
- ・コース : 2,436 m ※JAF 国内公認

コース写真



### <営業状況>

- ・営業状況 : 基本的に無休で営業 (雨天を除く)。稼働率はほぼ 100%。
- ・利用者 : 2 輪、4 輪の比率は半々。
- ・営業形態 : 貸し切りでの営業がメイン。ライセンス講習なども行っている。

### <その他>

- ・自動車メーカーと資本関係はなく、独立系サーキットである。よってメーカーによらず、タイヤのテスト、ディーラーの研修会、撮影などの利用が多い。

### <新規サーキット建設への意見>

- ・コース安全性確保の面で JAF のレギュレーションが助けとなる。
- ・沖縄という地理を考えれば、サーキットへの交通手段が重要になると考える。



## ●株式会社 モビリティランド

## ＜ヒアリング詳細＞

- ・実施日 : 平成27年8月6日
- ・ヒアリング対象者 : 菅谷部長、上野課長

ヒアリング状況



## ＜組織概要＞

- ・名称 : 株式会社モビリティランド
- ・職員数 : 約1,000名（アルバイト除く）、モータースポーツ関連で約200名。  
遊園地・ホテルなど、モータースポーツ以外の業務の方が人員規模としては大きい。
- ・経緯 :  
1962年、鈴鹿サーキットオープン。本田技研工業により建設。  
1997年、ツインリンクもてぎオープン。本田技研工業により建設。  
2006年、(株)鈴鹿サーキットランド、(株)ツインリンクもてぎが合併、(株)モビリティランドとなる。

## ＜サーキット概要＞

- ・名称 : 鈴鹿サーキット
- ・所在地 : 三重県鈴鹿市稲生町7992
- ・コース :  
国際レーシングコース（4輪）5,807 m ※FIA 国際公認 Grade 1、  
（2輪）5,821 m ※FIM 国際公認 Grade C  
南コース（2輪）1,264 m ※MFJ 国内公認
- ・名称 : ツインリンクもてぎ
- ・所在地 : 栃木県芳賀郡 茂木町桧山120-1
- ・コース :  
ロードコース（4輪）4,801 m ※FIA 国際公認 Grade 2、  
（2輪）4,801 m ※FIM 国際公認 Grade A  
北ショートコース（2輪）982 m ※MFJ 国内公認

## ＜建設＞

- ・総工費 :  
鈴鹿サーキット 約15億円（1962年）、ツインリンクもてぎ 約500億円（1997年）
- ・併設施設 :  
鈴鹿サーキット 遊園地、交通教育センター、ホテル、レストラン、温泉、ボーリング場  
ツインリンクもてぎ 遊園地、交通教育センター、ホテル、レストラン、キャンプ場
- ・オープン以来、安全性向上のため、車両・競技の変化に合わせ絶えずコース改修を続けている。

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

第8章

第9章

第10章

<営業状況>

- ・営業状況 : 稼働率はほぼ 100%。  
レース:40%、スポーツ走行:20~30%、メーカーテスト:20~30%、遊園地ゴーカート:数%。
- ・利用者 : 2輪、4輪の比率は半々。走行客はほぼ男性。年齢は30、40代が多く、40代以上で約半数程度。
- ・主なイベント :  
鈴鹿サーキット F1 日本 GP (決勝):72,000人、鈴鹿8時間耐久ロードレース (決勝):62,000人  
ツインリンクもてぎ MotoGP 日本 GP (決勝):42,856人、SUPER GT (決勝):32,000人
- ・営業形態 :  
遊園地、ホテル、交通教育センターなど、多くの併設施設を持つ、世界的でも珍しい施設形態を持つ。
  - 本田技研工業が走る実験室としてレース活動を開始。走行場所としてサーキットを建設。
  - 一般ドライバーの教育を目的に交通教育センターをオープン。
  - 子供の時から乗り物に触れて貰うことを目的に、遊園地をオープン。
  - 日本のモータリゼーションへの寄与を目的とする。

<その他>

- ・F1などの国際レースを開催するには、入国管理、輸入関税、交通整理など、行政の協力が必要。地元行政に関しても協力関係がある。例えば「鈴鹿F1日本GP地域活性化協議会」には5市1町が参加。
- ・地元住民、地元企業、地元商工会議所などの理解・協力関係の構築が重要である。
- ・資本としては本田技研工業を母体としているが、サーキットとしてメーカーを特定した営業は行っていない。各自動車メーカー、部品メーカーが、テストなどの目的で使用している。
- ・サーキットが存在することにより、周囲にコンストラクターのカレージなど、レース関係者村ができあがっている。年間を通じてレースが行われているサーキットだからこそ、この状況が成り立っている。
- ・リーマンショック、東日本大震災など、厳しい時期はあったが、ここ数年レースを見る人・走る人は増加している。海外からの来場者も増加傾向。コースを走行する人も存在する。

<新規サーキット建設への意見>

- ・サーキット運営は、地域と協力・連携ができないと成り立たない。(騒音・交通渋滞問題。観光客の増加。)
- ・レースの開催にはオフィシャルが必要。人員の確保、オフィシャルの受け入れ体制の整備が必要。
- ・緊急医療対策(医師・看護師の常駐、ヘリ・救急車の用意、周辺病院の受け入れ体制など)が必要。
- ・冬温暖なのはメリット。冬期のシーズン前テストなどの誘致が考えられるのではないか。
- ・沖縄は観光地として有名であり、ロケーションが良いと魅力が増すのではないか。「海が見えるサーキット」など。併設施設を含めたコンセプトの設定が重要。
- ・モビリティランドは、台湾で“鈴鹿サーキットパーク(ミニコース・遊園地)”のコンサル業務を行っている。サーキット建設・運営に対して、コンサル業務の請負も可能である。

## 第10章 総評

本業務のサーキット及び関連産業に関する基礎調査によって見えてきた沖縄市の新規サーキット建設の優位性や今後の基本構想への提言をまとめる。

### (1) 新規サーキット建設の優位性

沖縄市は、温暖な亜熱帯性の気候により、年間を通して国内外のプロ、アマチュアによる幅広い各種レース、イベント、合宿等の誘致を促進することができる。

また、モータースポーツ人口となることが期待される年少人口の比率が高く今後のモータースポーツ需要に応える潜在能力がある。

あわせて、交通の便に関しても沖縄自動車道の2つのインターチェンジを有し、更に新規インターチェンジ1箇所の計画が進むなど、県内の中心部に位置した広域交通条件に恵まれ、サーキット関連産業の誘致やサーキット各種イベント時の集客が容易な都市である。

県入観光客は、アジア地域からのアクセスの良さと好景気による所得の増加などの要因により増加傾向にある。また、アジア地域は近年モータースポーツへの関心が高まっており既存の観光施設とともに、サーキットも観光施設になる可能性がある。

モータースポーツを取り巻く環境は、リーマンショック以降の景気後退、競技者の高齢化、若者の車離れ、東日本大震災後のエコブームなどの影響で厳しい状況が続いていた。

しかしながら最近の自動車メーカーの相次ぐレース参戦、市販スポーツモデルの販売とモータースポーツへの参加で人気が高まっており、リターンライダーに見られる高齢者の関心の高まりなどモータースポーツを取り巻く環境は好転の兆しを見せ始めている。

県内のモータースポーツ団体は、現在競技を行える場所の確保が困難な状況で早急に安全に走行できる場所ができることを望んでおり、モータースポーツ施設の新設に期待を寄せている。

「第1回モータースポーツ関係団体連絡会議」において各団体は、多目的広場の先行建設を第一とし、そこで競技を行うことで、市民にモータースポーツへの理解を深めてもらい、モータースポーツ需要の拡大につなげていき、更なるモータースポーツ施設建設への機運を高めていくことができるとの意見であった。

また、11月3日に開催された沖縄市のモータースポーツ振興イベント「コザモータースポーツフェスティバル」は、1万7千人もの来場者があり、アンケートからも市民、県民のモータースポーツへの関心の高さが認められた。

序章

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

第8章

第9章

第10章

## (2) 提言

今回の基礎調査を踏まえて新規サーキットの建設計画に当たって、今後の基本構想では次の項目を主として検討していくことを提言する。

### ①基本構想・方針

サーキットは、どのようなレース・営業を行うかによって、設備や規模が大きく変わるものであり、県外・海外から人を呼ぶなら大規模イベントを行える大きさの施設が必要となる。

地元の方に参加型のイベントを楽しんで貰うなら、中小規模の施設が適している。競技にもよるが、全日本クラスのレースを開催するには、およそ3km程度の延長を持ったコースが必要となる。

このように求めるべきサーキットの規模（対象とするモータースポーツ、コース長、併設施設等）の検討が重要となる。

また、施設整備にあたっては、施設全体を最初から整備する場合と、県内のモータースポーツ関係者からの要望が強い多目的広場などを先行して整備など短期、長期の整備ビジョンも検討して行くべきである。

### ②運営体制

サーキットは、ハード面の施設建設だけでなくソフト（運営）面の充実も重要である。

サーキットの運営に関しては、日常のランニングコスト、競技会開催時に必要なオフィシャルの体制作りなど施設の管理、営業体制、レース時の運営体制の整備等を含めた検討が必要である。

その中には、緊急医療対策としての医師・看護師の常駐、ヘリ・救急車の用意、周辺病院の受け入れ体制などの検討も必要で、施設の運営に関しては、沖縄のモータースポーツ関係団体との協力体制の構築も検討しておく必要がある。

### ③建設場所の選定

建設場所の選定に当たっては、建設する施設規模、建設コスト、自然環境、地域住民対策および交通環境の対策などが重要な要素であり、サーキット周辺の騒音対策を含む近隣住民への配慮は特に重要である。

また、サーキットの利用者は、車での来場が基本となり、イベント時は特に短時間に集中することとなることから高速道路を含めた交通アクセスの整備検討が必要である。

### ④周辺産業との連携

サーキット建設は、地域の活性化や雇用の創出など沖縄市の発展にどのように寄与させるのかも重要な検討内容である。

サーキットの建設に合わせて完成車メーカーや部品メーカーへの誘致、サーキット運営やサーキット利用への働きかけの体制づくりも重要である。（工業団地の整備、進出への優遇措置など）

また、サーキット施設周辺には、レース車両の整備工場、車両や部品を保管する貸ガレージなどの進出も考慮した周辺整備が必要である。

そのほかには、県外、海外からの観光客のサーキット利用を含めた滞在型観光として宿泊施設、レストラン、ショッピングモール等の観光産業との連携も視野に入れた検討が必要である。

## 資料編

## 第1章 上位関連計画の整理

・国の上位関連計画等

沖縄振興計画（21世紀ビジョン基本計画）	
性格	沖縄21世紀ビジョンは平成22年3月に策定され、沖縄振興特別措置法にもとづく沖縄振興計画の期間は、平成24年度から平成33年度までの10年間である。
目標期間	平成24年度～33年度までの10年間
基本施策	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 沖縄らしい自然と歴史、伝統、文化を大切にする島をめざして</li> <li>2. 心豊かで、安全・安心に暮らせる島を目指して</li> <li>3. 希望と活力にあふれる豊かな島を目指して</li> <li>4. 世界に開かれた交流と共生の島を目指して</li> <li>5. 多様な能力を発揮し、未来を拓く島を目指して</li> </ol>
施策の展開	<p>第Ⅱ部 将来像実現に向けた展開方向</p> <p>(2)「心豊かで、安全・安心に暮らせる島」推進戦略</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 食・風土・技術を活かした健康・長寿地域づくり <ul style="list-style-type: none"> <li>・県民の健康な体づくりに向けて、年間を通して温暖な「スポーツアイランド」にふさわしい豊かなスポーツ・レクリエーション環境の整備を図るとともに、誰もがスポーツに親しみ、心身ともに健康で生きがいのある人生を送ることのできる障害スポーツ社会の実現に取り組む。</li> </ul> </li> </ol> <p>(3)「希望と活力にあふれる豊かな島」推進戦略</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3) 沖縄新・リーディング産業育成 <ul style="list-style-type: none"> <li>・県内のリゾート地域の中で、リゾートコンベンション産業（MICE等）、滞在型リゾート産業（長期宿泊産業、体験学習サービス業等）を重点的に振興していく。</li> <li>・年間を通して温暖な沖縄の亜熱帯性の気候を活かし、プロからアマチュアに至る幅広い各種スポーツ大会やイベントの開催、キャンプや合宿の誘致を促進するとともに、これらスポーツを活用した関連ビジネスの創出など「スポーツアイランド」の形成に向けて取り組む。</li> </ul> </li> </ol>

スポーツ基本法	
性格	<p>第177回国会（常会）においてスポーツ基本法が成立し、平成23年6月24日に、平成23年法律第78号として公布された。さらに、平成23年7月27日にスポーツ基本法の施行期日を定める政令（平成23年政令第231号）が公布され、スポーツ基本法は、平成23年8月24日から施行されている。</p> <p>スポーツ基本法は、昭和36年に制定されたスポーツ振興法（昭和36年法律第141号）を50年ぶりに全部改正し、スポーツに関し、基本理念を定め、並びに国及び地方公共団体の責務並びにスポーツ団体の努力等を明らかにするとともに、スポーツに関する施策の基本となる事項を定めたものである。</p> <p>同法は、スポーツを通じて幸副で豊かな生活を営むことは全ての人々の権利であることとするとともに、スポーツが、青少年の健全育成や、地域社会の再生、心身の保持増進、社会・経済</p>

	<p>の活力の創造、我が国お国際的地位の向上等国民生活において多面にわたる役割を担うことを明らかにしている。</p> <p>また、スポーツ立国の実現を目指し、国家戦略として、スポーツに関する施策を総合的・計画的に推進していくことを示している。</p>
施行日	平成 23 年 8 月 24 日
施策	
施策の展開	<p>以下、スポーツ基本法より</p> <p>第 1 章 総則</p> <p>3 国、地方公共団体の責務</p> <p>国、地方公共団体は、基本理念にのっとり、スポーツに関する施策を策定し、実施する責務を有することが定められている。(スポーツ基本法のパンフより)</p> <p>第 3 章 基本的施策</p> <p>(一) スポーツの推進のための基礎的条件の整備等について、指導者等の養成等、スポーツ施設の整備等、学校施設の利用、スポーツ事故の防止等、スポーツに関する紛争の迅速かつ適正な解決、スポーツに関する科学研究の推進等、学校における体育の充実等の施策を定めることとした。(第一条～第二〇条関係)</p>

スポーツ基本計画（平成 24 年 3 月 30 日）文部科学省	
性格	<p>スポーツ基本法（平成 23 年施行）の理念を具現化し、今後わが国のスポーツ施策の具体的な方向性を示したものとして、国、地方公共団体及びスポーツ団体等の関係者が一体となって施策を推進していくための重要な指針として位置づけられており、10 年間程度を見通した基本方針を定め、平成 24 年度から概ね 5 年間に総合的かつ計画的に取り組む施策を体系化している。</p>
目標期間	平成 24 年から平成 28 年度までの概ね 5 年間
施策	
施策の展開	<p>スポーツ基本法では、地方公共団体は、スポーツ基本計画を参酌して、その地方の実情に即したスポーツの推進に関する計画を定めるよう努めることとされている。本計画が、地方公共団体の計画策定の指針となるよう、国と地方公共団体が果たすべき役割を留意して策定している。(P3～P4)</p> <p>.住民が主体的に参画する地域のスポーツ環境の整備</p> <p>政策目標：住民が主体的に参画する地域のスポーツ環境を整備するため、総合型地域スポーツクラブの育成やスポーツ指導者・スポーツ施設の充実等を図る。(P 2 2)</p>

観光立国推進計画（平成 24 年 3 月 30 日閣議決定）	
性格	<p>本計画は、平成 19 年 1 月に施行された観光立国推進基本法の規定に基づき、観光立国の実現に向けて基本的な計画として定めている。計画期間は平成 24 年度から平成 28 年度の 5 年間である。</p>
目標期間	平成 24 年から平成 28 年度までの 5 年間
施策	

施策の展開	<p>2-3 国際会議等のMICEマーケティング国際競争力強化</p> <p>(1) MICEに関する受入環境の整備 (前文略)MICEの受入にあたって求められているその他の受入環境についても、関係省庁、地方公共団体及び関係機関等とも連携を図りつつ、十分な整備を図る。(P23)</p> <p>3.政府全体により講ずべき施策</p> <p>3-2 国際競争力の高い魅力ある観光地域の形成</p> <p>(二) 観光資源の活用による地域の特性を活かした魅力ある観光地域の形成</p> <p>⑥温泉その他文化、産業等に関する観光資源の保護、育成及び開発</p> <p>ク スポーツツーリズムの推進</p> <p>(前文略)MICEの推進の要となる交際スポーツイベントの招致活動は、訪日プロモーションやシティセールスと連動することで相乗効果を有するものである。</p>
-------	---

<b>MICE推進アクションプラン</b>	
(MICE 推進アクションプラン国際交流のための MICE 推進方策検討会報告書)	
性格	平成 21 年 3 月から 6 月までの間計 4 回開催した「国際交流拡大のための MICE 推進方策検討会」における議論を踏まえ、我が国 MICE 推進のための基本的な課題・方向性及びアクションをとりまとめたものである。内容は二部構成で「施策の基本的課題と方向性」及び「国際交流拡大に資する MICE 推進アクションプラン」である。
目標期間	
施策	
施策の展開	<p>8 法律・制度等の整備</p> <p>(2) 施設の整備</p> <p>(前略)展示場施設における会議場の併設、さらには、横浜のような宿泊施設、商業施設等も含めた「MICE ソーン」の整備及び更なる充実も重要であるという指摘もある。</p> <p>他方、地方で国際会議を行う場合は、会議専用施設ではなくとも市民会館、大学等の設備を使用するなどの工夫をしながら回再している例もあり、地方における MICE 施設として参考になるものである。</p> <p>なお、施設整備、改修等を進めるに当たっては、民間の活力の利用も含め、整備コストの低減のために必要な措置を関係者がとっていくことが必要である。</p> <p>※MICE とは：企業等の会議 (Meeting)、企業の行う報奨・研修旅行 (インセンティブ旅行) (Incentive (Travel))、国際会議 (Convention)、イベント、展示会・見本市 (Event/Exhibition) の頭文字のこと</p>

<b>防災基本計画 (平成 26 年 1 月) 中央防災会議</b>	
性格	本計画は、災害対策基本法に基づき、中央防災会議が作成する計画で、「防災に関する総合的かつ長期的な計画」を定めるとともに、「防災業務計画及び地域防災計画において重点を置くべき事項」及び「防災業務計画及び地域防災計画の作成の基準となるべき事項」を定めてある。指定行政機関・指定公共機関は防災業務計画を、都道府県市町村防災会議は地域防災計画を作成するものである。

目標期間	計画期間を定めず、また網羅的に防災対策について記載しており、施策間の優先作付けはしていない。
施策	
施策の展開	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 防災基本設計は網羅的に施策を記載しているが、地域防災計画、防災業務計画を作成する際地域特性に配慮すること</li> <li>・ 計画に基づくマニュアルの作成・訓練の実施等により指定行政機関・実施状況を把握すること</li> <li>・ 時々の防災上の重要課題を把握し、基本計画に反映させていくこと</li> </ul>

・ 沖縄県の上位関連計画

<b>沖縄 21 世紀ビジョン基本計画（沖縄振興計画）</b>	
性格	沖縄振興計画と同じ
目標期間	//
施策	//
施策の展開	//

<b>中部広域都市計画「都市計画の整備、開発及び保全の方針」</b>	
性格	共通理念と基本姿勢に基づき、異文化と沖縄の伝統文化の融合、北部都市圏と南部都市圏の結節、駐留軍用地跡地の活用など、その特性を最大限発揮したおおむね 20 年後の目指すべき姿を住民と共有し、その将来実現のための方向性を明確にするものです。
目標期間	平成 22 年～平成 37 年
基本施策	「我した島沖縄の特色あるまちづくり」
施策の展開	<p>「参画と責任」～地域の歴史・自然・文化をいかし、住民主体の都市づくり</p> <p>「選択と集中」～重点的・戦略的な施策を推進し、快適で潤いのある都市づくり</p> <p>「連帯と交流」～都市機能相互の連帯を重視し、交流を促進する都市づくり</p>

<b>沖縄県人口増加計画</b>	
性格	本計画は、政策目標としての「人口増加」を明確に意識した初めての計画であり、平成 24 年（2012 年）に策定した「沖縄 21 世紀ビジョン基本計画」を補完する個別計画の一つとして位置づけられている。
目標期間	平成 26 年～平成 33 年
基本施策	
施策の展開	<p>1. 自然増を拡大するための取組</p> <p>（1）婚姻率・出生率の向上</p> <p>（2）子育てセーフティネットの充実</p> <p>（3）女性の活躍推進</p> <p>（4）健康長寿おきなわの推進</p> <p>2. 社会増を拡大するための取組</p>



	<ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 雇用創出と多様な人材の確保</li> <li>(2) UJI ターン環境整備</li> <li>(3) 交流人口の拡大</li> </ul> <p>3.離島・過疎地域の振興に関する取組</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 安住条件の整備</li> <li>(2) 特色を生かした産業振興</li> <li>(3) Uターン・移住者の増加</li> </ul>
--	---

沖縄県総合交通体系基本計画	
性格	沖縄21世紀ビジョン基本計画”を上位計画とし、そこで示された交通分野に関する基本政策の具体的な構想を示すことで、“沖縄21世紀ビジョン”の実現に寄与することを目的として策定したものである。
目標期間	平成24年度～平成43年度
基本施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>1.強くしなやかな自立型経済の構築を支える交通体系の確立</li> <li>2.沖縄らしい優しい社会を支える交通体系の確立</li> </ul>
施策の展開	<p>計画の施策分野</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 国内外との交流及び沖縄観光の魅力向上を支える交通体系</li> <li>(2) 沖縄の産業振興を支える交通体系</li> <li>(3) 人及び環境に優しい都市構造を支える交通体系</li> <li>(4) 離島地域の生活を支える交通体系</li> <li>(5) 災害に強く安全、安心、快適な暮らしを支える交通体系</li> </ul>

沖縄県スポーツ振興計画	
性格	本計画は、スポーツ基本法を踏まえつつ、「沖縄21世紀ビジョン基本計画」のスポーツ分野に係る個別計画である。沖縄県のスポーツ振興について、県、市町村、学校、地域、民間企業等本県のスポーツに関わるすべての人・団体が一体となって取り組む方向性を示すものである。
目標期間	計画の期間は、平成25年度から平成33年度までの9年間とする。
基本施策	
施策の展開	<p>Ⅲ基本施策と方向性</p> <p>2.一人ひとりのライフステージに応じたスポーツ活動の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) ライフステージに応じたスポーツ活動の推進 (障害者のスポーツ環境の整備充実)</li> </ul> <p>○障害者のスポーツの推進にあたっては、障害者のスポーツ活動に知見のあるスポーツ指導者の確保、育成を図るとともに、関係行政部門及び県障害がい者スポーツ協会等と連携しながら、目的に応じたプログラムの開発やバリアフリーに留意しながらスポーツ施設の整備を推進する。</p> <p>(P19)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(4) スポーツにおける安全性の確保 (スポーツ施設等の安全対策の推進)</li> </ul>

	<p>○市町村と連携しすべての地域住民が楽しく安全にスポーツ・レクリエーション活動に親しめる環境を創出するため、公共スポーツ施設等の耐震化、バリアフリー化等安全確保に努める。 (スポーツ施設等のバリアフリー化)</p> <p>○高齢者や障害者を含むすべての地域住民が楽しく安全にスポーツを楽しめる環境を作り出すため、スポーツ施設のバリアフリー化を推進する。(P23)</p> <p>3. 住民が主体的に参加する地域のスポーツ環境の整備</p> <p>住民が主体的に参画する地域のスポーツ環境を整備するため、総合型クラブの育成やスポーツ指導者及びスポーツ施設の充実を図る。(P24)</p> <p>(3) 地域スポーツ施設の充実</p> <p>【施策の方向性】</p> <p>(公共スポーツ施設の整備等)</p> <p>○県民がスポーツに親しみ、健康な体をつくり、健康・長寿を達成するため、スポーツ・レクリエーション施設を整備し、適切に管理する。また、安全で気軽にウォーキングやジョギング、サイクリング等ができる環境づくりを推進する。 (スポーツ施設の安全性の確保・充実)</p> <p>○子供や女性、高齢者、障害者を含むすべての地域住民が楽しく安全にスポーツ・レクリエーション活動に親しめる環境を創り出すため、バリアフリー化やグラウンドの芝生化等、公共スポーツ施設等の充実に努める。(P29)</p> <p>6.スポーツを活用した地域活性化の推進</p> <p>【施策の方向性】</p> <p>スポーツ・ツーリズムの推進</p> <p>(スポーツ・ツーリズム受入のための施設整備の推進)</p> <p>○スポーツ・ツーリズムの受入施設については、芝生の状態をプロサッカーのキャンプに対応可能なレベルに維持するなど、スポーツ種目の特性にあった整備を図る。</p> <p>○全天候型多目的施設の整備にあたっては、バスケットボール等の大型スポーツコンベンションも開催可能な施設の整備を推進する。(P44)</p> <p>7.地域のスポーツ資源を活かした特色あるスポーツの推進</p> <p>(1) 地域密着型スポーツチームの支援と交流</p> <p>【施策の方向性】</p> <p>(スポーツエンターテイメントとしての施設の整備と利用)</p> <p>○全天候型多目的施設については、バスケットボール等の大型スポーツコンベンションも開催可能な施設整備を推進するとともに、観るスポーツとしてのプロスポーツ仕様のスポーツエンターテイメントに対応した施設設計を検討する。また安定的な集客が図れるよう、ホームゲームにおける優先的利用に配慮する。</p>
--	---

沖縄県スポーツコンベンション誘致戦略	
性格	<p>スポーツコンベンション誘致を今以上に拡大発展させるため、県内・県外・海外におけるスポーツコンベンションの実態を把握するとともに、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会も見据えたスポーツコンベンション誘致戦略を構築し、誘致を効果的・計画的に</p>

	行う必要がある
目標期間	平成 27 年～
基本施策	
施策の展開	<p>スポーツコンベンションの誘致にあたっては、地域活性化を重視した誘致を推進し継続的及び発展的な受入体制の確立を目指す。</p> <p>現在の受入におけるノウハウや仕組みを発展させるとともに、オリンピック自前合宿誘致などを契機としてのインフラ整備や地域住民の興味関心を産み出していくことで、さらなる合宿誘致や市民レベルの盛り上げを創出し、スポーツコンベンションに係る産業創出や大会開催などの施策に繋げていくことで地域一丸となったレガシー（地域活性、経済効果）の創出を目指す。</p> <p>&lt;スポーツコンベンションの誘致により期待される効果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域と協働による地域活性化</li> <li>・ 沖縄のブランド価値の向上</li> <li>・ 地域経済力の向上</li> <li>・ 沖縄県の競技力の向上</li> </ul>

<b>沖縄県観光振興基本計画（第五次）</b>	
性格	<p>沖縄県では、平成 14 年に国が策定した沖縄振興計画における分野別計画として取り組みをつづけてきた。本計画も沖縄県観光振興条例（昭和 54 年条例第 39 号）第 7 条に基づき沖縄 21 世紀ビジョン基本計画（沖縄振興計画）が掲げる、「世界水準の観光リゾート地」の実現に向けて、沖縄観光が国内外に広く認知される基盤を構築しようとするものである。</p>
目標期間	<p>本計画は平成 24 年 5 月 31 日に決定され、期間は、平成 24 年度から平成 33 年度までの 10 カ年である。</p>
施策	
施策の展開	<p>Ⅳ 施策の展開</p> <p>1. 多様で魅力ある観光体験の提供</p> <p>（3）多様なツーリズムの展開</p> <p>ア スポーツ・ツーリズムの展開</p> <p>温暖な気候や既存のインフラを活かして、野球やサッカーなどの各種キャンプ・大会の誘致などスポーツを活用した観光を推進する。</p> <p>また、サッカーの国際試合など大規模なスポーツコンベンションに対応できる全天候型多目的施設などの施設整備を進めるとともに、野球のキャンプ地訪問観光や、サッカー、バスケットボールなど地元チームを活かした観光の推進を図り、県民と観光客が一体となって楽しめる観光を推進する。</p> <p>2. 基盤となる旅行環境の整備</p> <p>（1）交通網の整備</p> <p>ウ 島内陸上ネットワークの整備</p> <p>オ 環境に配慮した交通手段の導入支援</p> <p>（5）ユニバーサルデザインの推進</p>

	イ 施設・設備面におけるユニバーサルデザインの推進
	V 圏域別の基本方向 (2) 中部圏域 【展開の基本方向】 国際色豊かな独特のチャンプルー文化が根付いた沖縄市を中止として、音楽・芸能を活用した観光・レクリエーション拠点の形成を促進する。(P54)

大型 MICE 施設整備とまちづくりへ向けた基本構想	
性格	新規 MICE 施設に想定される需要推計や MICE 施設整備や周辺の街づくりの基本的方針等を取りまとめたものである。
目標期間	
基本施策	
施策の展開	新規 MICE 施設整備の基本方針 (1) アジア地域を中心に増加する MICE 開催ニーズを早期に捉えるための整備 (2) 沖縄独自の魅力を有する大規模 MICE 施設の整備 (3) 長期の都市計画において MICE エリア形成に適した立地 (4) 適切なエリアマネジメントによる地域が一体となった受入環境の実現 (5) 利用者満足を得られる施設水準の実現と設備費用最適化への配慮

沖縄県地域防災計画（平成 25 年 3 月修正）沖縄県防災会議	
性格	この計画は、災害対策基本法第 40 条の規定に基づき沖縄の地域に係る災害対策に関する事項を定め、もっと総合的にかつ計画的な防災行政の推進を図るとともに、防災に万全の期することを目的としている。また、市町村が処理する防災に関する事務または業務の実施についての援助及び調整を行う。
目標期間	期間の定めはないが、毎年検討を加え、必要があると認めるときには修正しなければならない。

・ 沖縄市の上位関連計画など

第四次沖縄市総合計画 前期構想 基本計画	
性格	2001 年度（平成 13 年度）にスタートした第 3 次沖縄市総合計画が、2010 年度（平成 22 年度）に終了することから、本市の将来像である国際文化観光都市に今日的な意義を付し、「沖縄市大好き！人・文化・環境をつなぐまち」を基本構想の基本方針に掲げ、2020 年度（平成 32 年度）を目標年次とする向こう 10 年間のまちづくりを推進する第 4 次沖縄市総合計画（基本構想・基本計画）を策定する。 第 4 次沖縄市総合計画は、行政計画の最上位計画であるとともに沖縄市のまちづくりの根幹をなすものであることから、新たな時代の潮流や多様な市民ニーズに対応しうる計画とするため、市民の協働をを基軸に、誰もが分かりやすい計画となるよう施策体系を重視して策定する。 また、2015 年度（平成 27 年度）を目標年次とする向こう 5 年間の「前期基本計画」においては、施策毎に目標値を設定することで、その具体的な方向性を明らかにするとともに、

	<p>質の高いサービスの提供を目指すものとする。</p> <p>基本理念</p> <p>本市は、将来像である「国際文化観光都市」の宣言において、「健康で美しい沖縄市」「明るく住みよい沖縄市」「平和で豊かな沖縄市」を市民の願い、望み、そして、目標としました。これからのまちづくりを貫く方向性として、「人」「文化」「環境」を中心に位置づけ、本市に住む人びとと誇りと愛着を持てるまちをめざし、「沖縄市大好き！人・文化・環境をつなぐまち」を本構想の基本方針とします。</p>
目標期間	2011年度（平成23年度）から2020年度（平成32年度）
施策	<p>&lt;6つの基本構想&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平和を創りかおり高い文化を発信するまち</li> <li>・未来に輝き世界にはばたくこどものまち</li> <li>・心がふれあい安心の輪でつながるまち</li> <li>・人と資源を活かし産業の力づよい成長を支えるまち</li> <li>・地域にやさしく安全で安心な暮らしができるまち</li> <li>・潤いある快適な空間を将来につなぐまち</li> </ul>
施策の展開	<p>平和を創り かおり高い文化を発信するまち</p> <p>平和で豊かな生涯を育むまちを創る 生涯学習・スポーツ</p> <p>市民の生涯学習・スポーツ活動を促進する</p>

<b>第4次沖縄市国土利用計画</b>	
性格	長期にわたって安定した均衡ある土地利用を確保することを目的として、沖縄市の行政区域における国土の利用に関する基本的事項を定めるものである。
目標期間	平成25年～
基本施策	<p>市土地利用の基本方針</p> <p>ア.活力ある都市の形成</p> <p>イ.自然的土地利用の保全</p> <p>ウ.安全・安心の確保</p> <p>エ.市土地利用の総合的なマネジメント</p> <p>オ.基地の計画的返還と跡地利用</p>
施策の展開	<p>第2</p> <p>1 市土の利用目的に応じた区分ごとの規模の目標</p> <p>（4）市土の利用目的に応じた区分ごとの規模の目標については、利用区分ごとの市土の利用の現況と推移についての調査に基づき、将来人口等を前提とし、各種計画の動向等に配慮しながら、必要な土地の面積を予測し、土地利用の実態との調節をおこない定めることとする。</p>

<b>沖縄市都市計画マスタープラン（平成22年3月 沖縄市）</b>	
性格	
目標期間	本計画は、平成17年を基準年とし、おおよそ20年後の平成37年（2025年）を目標年次とする。

基本施策	
施策の展開	<p>第Ⅳ章 まちづくり部門別方針</p> <p>1.土地利用の方針</p> <p>(前文略) 無秩序な市街化の抑制を図るため、市街化区域と市街化調整区域の区域区分導入の検討や、あるいは、特定用途制限区域の指定、開発許可対象面積の引き下げ、用途地域指定の見直しなどを行い、住宅地、商業地、工業地などの配置の方針とともに農用地、緑地などの保全の方針について定めるものとする。</p>

<p><b>沖縄市スポーツ推進計画（平成 26 年 3 月 沖縄市教育委員会）</b></p>	
性格	<p>本計画は沖縄市がスポーツを推進していくための基本的な計画であり、本市のスポーツ関連事業をはじめ、体を動かす（ウォーキングやダンス等）や遊びの要素を取り入れながらスポーツとして行われるレクリエーション、健康な体づくりに資する取組みも含め対象として扱う。</p> <p>また、行政のみでは実現しないことから、市民やスポーツ団体等の参画のもと推進していくものとする。</p>
目標期間	<p>平成 26 年度から平成 35 年度の 10 年計画とし、社会情勢の変化等により、必要に応じて中間年度で見直しを行うものとする。</p>
施策	
施策の展開	<p>5. 基本理念</p> <p>本市は、『スポーツコンベンションシティ宣言』に基づき、市民ぐるみでスポーツを通じた『身体づくり、人づくり、仲間づくり』～自分らしく楽しみ、活気と教官に満ちたスポーツ交流のまちづくり～</p> <p>6. 基本方針</p> <p>(1) 生涯スポーツの振興</p> <p>(2) 競技スポーツの振興</p> <p>(3) スポーツツーリズムの振興</p> <p>7. 基本目標</p> <p>目標 1. スポーツと身近に触れ合える環境づくり・きっかけづくりの推進</p> <p>(前略) さらにスポーツ活動の拠点である沖縄市総合運動公園(コザ運動公園)について施設の整備・充実及び利用推進を図る。</p> <p>Ⅱ. 各論</p> <p>(1) スポーツと身近に触れ合える環境づくり・きっかけづくりの推進</p> <p>(2) スポーツを楽しむことのできる環境整備</p> <p>①スポーツ施設の整備推進</p> <p>本市におけるスポーツ活動の拠点である「沖縄市総合運動公園(コザ運動公園)」の整備・充実を図る。具体的にはサッカー場の人工芝整備、多目的広場、庭球場、水泳プールの整備、駐車場不足の解消に向けた働きかけ等に取り組む。</p> <p>〈主な取組み〉</p> <p>サッカー場、多目的広場、庭球場、水泳プールの整備、駐車場不足の解消に向けた関係部署</p>

	<p>への働きかけ</p> <p>Ⅲ. 計画の推進に向けて</p> <p>1. 沖縄市の運動・スポーツ活動に関する現状</p> <p>    (2) 運動・スポーツ関連施設等の概要及び利用状況等</p> <p>1) 主な運動・スポーツ関連施設等の概要及び利用状況等</p> <p>    ① 沖縄市総合運動場</p>
--	--

沖縄市教育振興基本計画（平成24年3月）	
性格	この計画は市の最上位計画である第4次沖縄市総合計画前期基本計画で示された基本方向及び施策との整合性を図ることを原則とし、国・県の教育振興基本計画なども参酌し、本市教育行政のこれまでの現状や課題を把握したうえで今後の基本方向および施策を体系化していくものとする。
施行日	平成24年度から平成28年度までの5か年とする
施策	
施策の展開	<p>第2章 基本方向および施策</p> <p>基本方向1 生涯学習・スポーツの推進と文化財の保護・活用</p> <p>2. 施策</p> <p>    (4) スポーツ施設の整備</p> <p>        野球場・屋内練習場の建替えや陸上競技場の改修、スポーツ用具の搬入など、コザ運動公園スポーツ施設等の整備・充実を図り、スポーツコンベンションシティを推進する。</p>

沖縄市観光戦略プラン　チャンプルー文化の薫り漂うコザ物語　報告書　平成24年3月	
性格	これまで以上の良好で時代の流れに即した観光環境の整備の為、沖縄市観光振興計画を見直し、策定。地域資源を活かした創造的な観光を推進するための指針となるプランであり、持続的に実践し市民や関係団体、事務所行政などが一体となって行うためのものである。
目標期間	<p>平成24年～平成28年までの5年間</p> <p>行政において中間年度等で指標のフォローアップを行い、必要に応じて目標値の見直しなどを検討する。</p>
施策	<p>第2章</p> <p>6. 沖縄市の観光の課題</p> <p>（前文略）スポーツ合宿等の誘致を促進するためには、運動施設の整備充実の他に、選手の多様なニーズに対応するきめ細かい対応が可能な宿泊施設の確保、関連団体や各種大会関係者とのネットワークの構築が必要である。</p>

沖縄市地域防災計画	
性格	<p>沖縄市地域防災計画は、災害対策基本法第42条の規定に基づく法定計画であり、市長を会長とする沖縄市防災会議が定めるものである。また、国の「防災基本計画」、県の「沖縄県地域防災計画」と連携した地域計画である。</p> <p>沖縄県が平成19年3月に修正を行っており、本市においても、見直しや修正をすすめて</p>

	いる。
目標期間	当該市町村の地域に係る市町村地域防災計画を作成し、及び毎年市町村地域防災計画に検討を加え、必要があると認めるときは、これを修正しなければならない。(災害対策法第四十二条)
施策	
施策の展開	市域の災害予防、災害応急対策及びその事前対策、災害復旧に関する事項を定め、防災活動を総合的かつ計画的に実施することにより、災害による被害の軽減を図り、市民の生命、財産を保護するとともに、社会秩序の維持及び公共の福祉に資することを目的としている。(沖縄市の暮らし・生活情報の質問『地域の防災計画について知りたい』の回答より転載)

## 第4章以降の参考資料

## &lt;WEB サイト&gt;

- ・ 一般社団法人 日本自動車連盟  
<http://www.jaf.or.jp/msports/>
- ・ Federation Internationale de l'Automobile  
<http://www.fia.com/>
- ・ 一般財団法人 日本モーターサイクルスポーツ協会  
<http://www.mfj.or.jp/>
- ・ FIM Website  
<http://www.fim-live.com/>
- ・ SUPER FORMULA Official Website  
<http://superformula.net/>
- ・ Japan Formula 3 Official Web Site  
<http://www.j-formula3.com/>
- ・ SUPER GT OFFICIAL WEBSITE  
<https://supergt.net/>
- ・ スーパー耐久オフィシャルサイト  
<http://www.supertaikyuu.com/>
- ・ 全日本カート選手権オフィシャルサイト  
<http://www.kart.jp/>
- ・ MFJ SUPERBIKE Official Fan-Site  
<http://www.superbike.jp/>
- ・ MFJ MOTOCROSS Official Fan-Site  
<http://jmx.jp/>
- ・ 全日本スーパーモト選手権  
<http://www.supermotojapan.com/>
- ・ JRCA  
<http://www.jrca.gr.jp/>



- The Drift Muscle  
<http://www.driftmuscle.net/>
- JAPAN ENDURO CHAMPIONSHIP  
<http://jecpro.com/>
- Formula 1  
<https://www.formula1.com/>
- MotoGP™  
<http://www.motogp.com/ja/>
- 鈴鹿サーキット  
<http://www.suzukacircuit.jp/>
- 十勝スピードウェイ  
<http://tokachi.msf.ne.jp/>
- 森の中のモビリティテemapark ツインリンクもてぎ  
<http://www.twinring.jp/>
- オートポリス -INTERNATIONAL RACING COURSE-  
<http://www.autopolis.jp/>
- FSW.TV | 富士スピードウェイ公式サイト  
<http://www.fsw.tv/>
- インターナショナルレーシングコース | スポーツランド SUGO  
<http://www.sportsland-sugo.co.jp/course/racing/>
- 岡山国際サーキット  
<http://www.okayama-international-circuit.jp/>
- セントラルサーキット - Facebook  
<https://www.facebook.com/pages/セントラルサーキット/158794310885465/>
- 袖ヶ浦フォレストレースウェイ 公式サイト  
<http://www.sodegaura-forest-raceway.com/>
- HSR九州  
<http://www.hsr.jp/>
- 筑波サーキット  
<http://www.jasc.or.jp/>
- くるまの遊園地 エビスサーキット  
<http://www.ebisu-circuit.com/>
- スパ西浦モーターパーク - 伊藤レーシングサービス  
<http://www.itoracing.co.jp/snmp/>
- 阿讃サーキット[asan circuit]  
<http://www.nmt.ne.jp/~asan/>
- 新協和カートランド  
<http://newkyowa.com/>
- 山原サーキット - Facebook  
<https://www.facebook.com/山原サーキット-1601765256761550/>

- ククル読谷サーキット  
<http://kkk.scuderia-okinawa.com/>
  - コンベンション・パーキング サーキット  
<http://www.npo-mses.org/>
  - 沖縄カートランド  
<http://okinawacartland.com/>
  - Sepang International Circuit  
<http://sepangcircuit.com/>
  - 欢迎访问上海国际赛车场官方网站  
<http://www.icsh.sh.cn/>
  - Welcome to Bahrain International Circuit  
<http://www.bahraingp.com/>
  - Circuit de Barcelona-Catalunya  
<https://www.circuitcat.com/>
  - Automobile club de Monaco (ACM)  
<https://acm.mc/>
  - Circuit Gilles Villeneuve  
<http://www.circuitgillesvilleneuve.ca/>
  - Spielberg | Nomen est omen  
<https://www.projekt-spielberg.com/>
  - Silverstone: Motorsport, Driving Experiences & Track Days  
<http://www.silverstone-circuit.co.uk/>
  - Hungaroring Sport Zrt. - Kezdolap  
<http://hungaroring.hu/>
  - Circuit de Spa Francorchamps | Accueil  
<http://www.spa-francorchamps.be/>
  - Autodromo Nazionale Monza | MonzaNet  
<https://www.monzanet.it/>
  - Singapore Grand Prix: Singapore F1  
<http://www.singaporegp.sg/>
  - Официальный сайт 2015 FORMULA 1 ГРАН-ПРИ РОССИИ  
<http://sochiautodrom.ru/>
  - Circuit of The Americas  
<http://www.circuitoftheamericas.com/>
  - AHR  
<http://www.ahr.mx/>
  - Autódromo de Interlagos  
<http://www.autodromodeinterlagos.com.br/>
  - Yas Marina Circuit - F1 | Abu Dhabi Grand Prix  
<http://www.yasmarinacircuit.ae/>
-

- Korean International Circuit  
<http://www.koreacircuit.kr/>
- INJE SPEEDIUM  
<http://www.speedium.co.kr/>
- 成都国际赛车场: CDIC  
<http://www.cdic.sc.cn/>
- 鄂尔多斯国际赛车场  
<http://www.oic2010.cn/>
- 珠海国际赛车场新闻动态  
<http://www.zic.com.cn/>
- 広東国際賽車場  
<http://www.gicgd.com/>
- CHANG INTERNATIONAL CIRCUIT  
<http://www.bric.co.th/>
- Sentul International Circuit  
<http://sentulinternationalcircuit.com/>
- The Johor Circuit  
<http://www.johorcircuit.com.my/>
- トヨタグローバルニュースルーム - トヨタ自動車  
<http://newsroom.toyota.co.jp/>
- TOYOTA GAZOO Racing  
<http://ms.toyota.co.jp/>
- 日産自動車ホームページ  
<http://www.nissan-global.com/>
- 日産モータースポーツ - NISSAN MOTORSPORTS  
<http://www.nissan-motorsports.com/>
- NISMO | NISSAN MOTORSPORTS INTERNATIONAL  
<http://www.nismo.co.jp/>
- Honda ホームページ：本田技研工業株式会社  
<http://www.honda.co.jp/>
- 富士重工業株式会社  
<http://www.fhi.co.jp/>
- SUBARU/STI MOTORSPORT | 公式モータースポーツサイト  
<http://www.subaru-msm.com/>
- 日野自動車  
<http://www.hino.co.jp/>
- Yamaha Motor Co., Ltd.  
<http://global.yamaha-motor.com/>
- スズキ株式会社  
<http://www.suzuki.co.jp/>

- Kawasaki Motorcycle & Engine Company  
<https://www.kawasaki-cp.khi.co.jp/>
- Bridgestone Motorsport  
<http://ms.bridgestone.co.jp/>
- DUNLOP MOTORSPORT: ダンロップモータースポーツ 公式サイト  
<http://mos.dunlop.co.jp/>
- 日本ミシュランタイヤ  
<http://www.michelin.co.jp/>
- 横浜ゴム/THE YOKOHAMA RUBBER CO., LTD.  
<http://www.yrc.co.jp/>
- 秋田県大仙市  
<http://www.city.daisen.akita.jp/>
- 鈴鹿市ホームページ  
<http://www.city.suzuka.lg.jp/>
- 鈴鹿 F1 日本グランプリ地域活性化協議会  
<http://suzuka21.com/>
- 栃木県公式ホームページ  
<http://www.pref.tochigi.lg.jp/>
- 自由民主党モータースポーツ振興議員連盟 公式サイト  
<http://www.jimin-ms.com/>
- 観光庁 - 国土交通省  
<http://www.mlit.go.jp/kankocho/>

<文献>

- 2015 JAF モータースポーツイヤーズブック
- 2015 MFJ 国内競技規則
- PARK CIRCUIT TSUKUBA 25年の歩み The 25<sup>th</sup> Anniversary of Park Circuit Tsukuba
- SUZUKA CIRCUIT 50<sup>th</sup> Anniversary Book & ALL WINNERS LIST 1962 >> 2012

## サーキット場及び関連産業に関する基礎調査報告書

発行日：平成27年11月

発行者：沖縄市 企画部 プロジェクト推進室

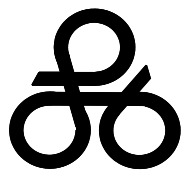
沖縄市仲宗根町26番1号

Tel：098（939）1212（代表）

調査・編集：(有)エン設計 グリーン・コンサルタント(株)共同企業体







沖繩市