

サーキット場及び関連産業に関する  
基礎調査報告書

(概要版)

平成27年11月

沖 縄 市



## 背景・目的

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。

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。

## 1. 立地条件

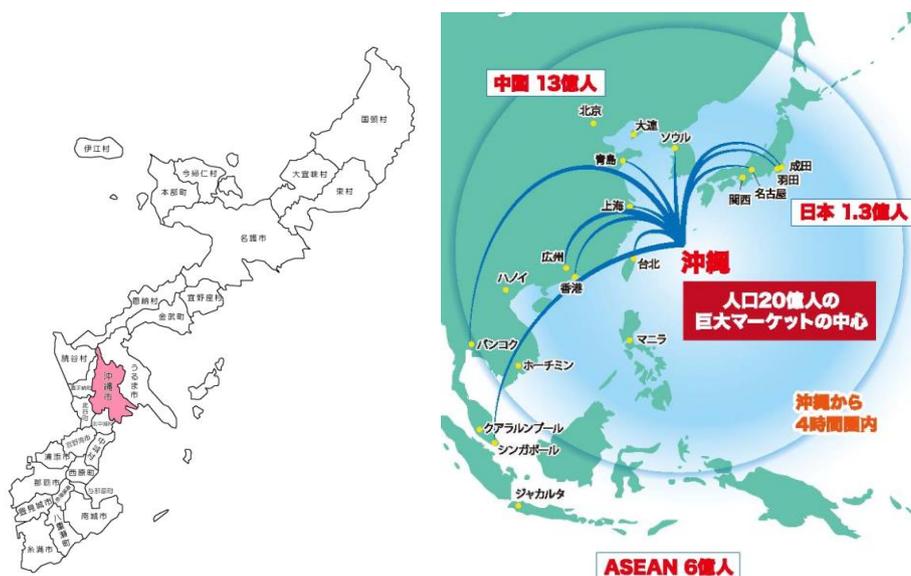
### (1) 位置・地勢

#### 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。

#### 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。



## (2) 気象

### 1) 降水量・気温（県内、県外※主なサーキット）

① 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	—

② 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。

### 2) 日照時間・風速（平均・最大）・風向

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	北北東	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	—

### 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。

## 2. 社会条件

### (1) 人口

- ① 国勢調査より、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低く、生産年齢人口は29.4%増加し、総数は28.7%増加している。
- ② 本市の人口総数は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。

- ③ 本市の出生率は、沖縄県や全国に比べ高い値である。

(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%

### (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。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

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。

#### ■中部地区

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。

#### ■東部地区

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。

#### ■西部地区

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。

### (3) 交通アクセス

- ① 沖縄市は広域交通条件に恵まれた都市であり、(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。
- ② 那覇空港は、海外 11 都市以上、国内は 30 都市以上へアクセスし、東京、大阪、福岡などの大都市に次いで利用者数が多い空港であり、離着陸回数および旅客数の伸びに対応する形で、平成 32 年に供用開始予定の第二滑走路の整備を進めている。
- ③ 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。

### (4) 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。

今後、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。

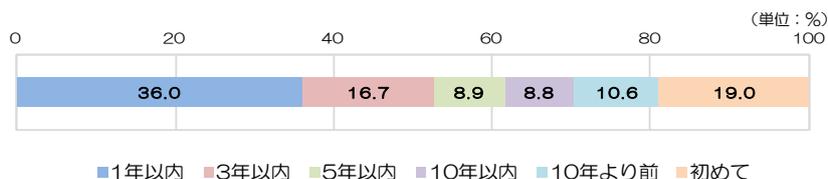
#### ■ 国内外入域観光客の総数

(単位：人、%)

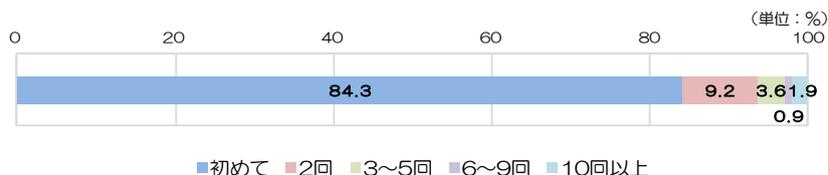
国内外入域観光客の総数	H22	H23	H24	H25	H26	H22~H26増減率
観客の総数	5,855,100	5,479,100	5,835,800	6,413,700	7,058,300	20.5%
増減率	—	-6.4%	6.5%	9.9%	10.1%	—
国内の割合	95.1%	94.9%	93.5%	91.4%	87.3%	—
国外の割合	4.9%	5.1%	6.5%	8.6%	12.7%	—

#### ■ 沖縄旅行経験 (リピート状況)

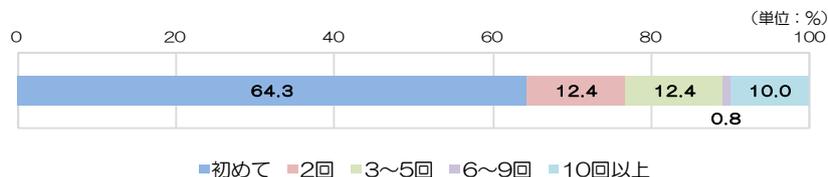
< 国内観光客の前回来訪時期 >



< 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) >



### 3. 国内外モータースポーツの把握整理

#### (1) 全日本クラス JAF・MFJ 公認レース及び公認競技

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、数多くのモータースポーツ競技が開催されている。

主要な全日本クラスの4輪レースとしては、国内4輪レースの最高峰であるSuper Formula、人気の高いSuoperGT、そして全日本カート選手権などがある。また、全日本クラスの2輪レースとしては、国内2輪レースの最高峰である全日本ロードレース選手権や、未舗装路で行う全日本モトクロス選手権などがある。

Surer Formula レース風景



SurerGT レース風景



全日本カート レース風景



全日本ロードレース レース風景



全日本モトクロス レース風景



レース以外のモータースポーツ競技としては、コース上で個々の記録を順位要素とするラリー、単独走行でタイムを競うスピード行事（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。

全日本ラリー 競技風景



全日本トライアル 競技風景



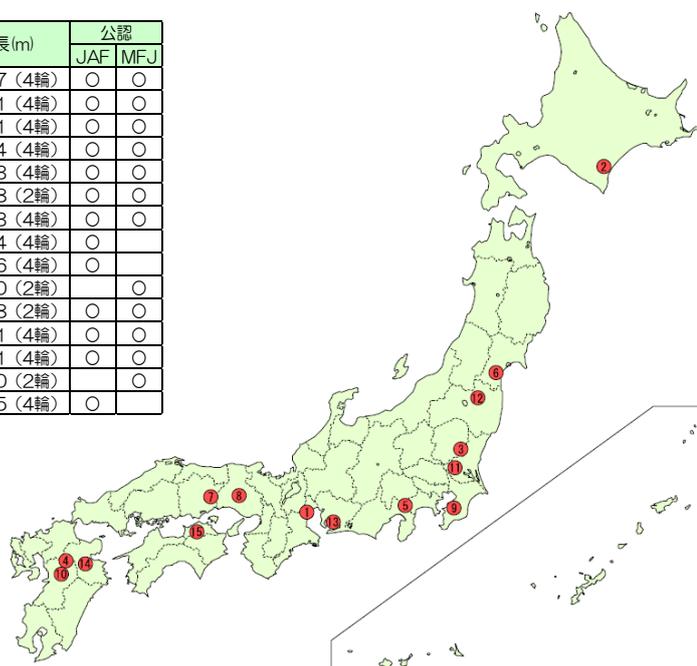
## 4. 国内外におけるサーキットの事例調査

### (1) 国内主要サーキット

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。国内でコースを公認している団体として、4輪はJAF（国際公認はFIA）、2輪はMFJ（国際公認はFIM）が行っており、その格式によって開催できるレースが定められている。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。

国内公認サーキット一覧（※コース延長順）

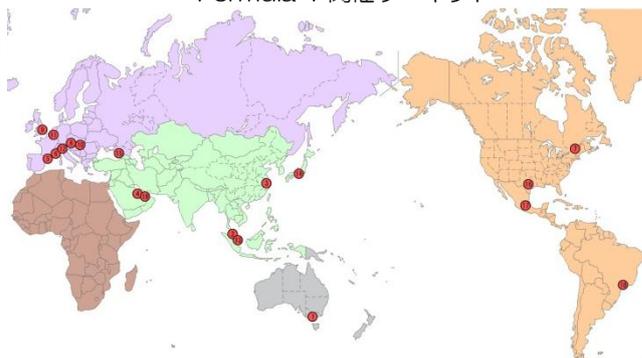
サーキット	延長(m)	公認	
		JAF	MFJ
1 鈴鹿サーキット	5,807 (4輪)	○	○
2 十勝インターナショナルスピードウェイ	5,091 (4輪)	○	○
3 ツインリンクもてぎ	4,801 (4輪)	○	○
4 オートポリスインターナショナルコース	4,674 (4輪)	○	○
5 富士スピードウェイ	4,563 (4輪)	○	○
6 SUGOインターナショナルレーシングコース	3,738 (2輪)	○	○
7 岡山国際サーキット	3,703 (4輪)	○	○
8 セントラルサーキット	2,804 (4輪)	○	
9 袖ヶ浦フォレスト・レースウェイ	2,436 (4輪)	○	
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 ホンダ&モーターレイティングフィールド SPA直入	1,430 (2輪)	○	○
15 阿波サーキット	1,005 (4輪)	○	



### (2) 国外主要サーキット

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。国外の主要な施設としては、2015年にFormula 1を開催する19施設、MotoGPを開催する18施設があり、近年では近隣アジアにも数多くのサーキットが建設されている。

Formula 1 開催サーキット



アジアのFIA Gr.3以上サーキット



## 5. 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

現在、国内完成車メーカーがモータースポーツ活動を行っており、直接チームの運営を行っているメーカーも存在する。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。

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。

### (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 スパ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	-

鈴鹿サーキット 写真



スパ西浦モーターパーク 写真



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、イベントなども行っている。

また、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。

## 6. 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

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。

本調査でヒアリングを行った、「協和モーターサイクル場（大仙市）」は、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された。現在は、地元の競技団体を指定管理者として運営されている。

協和モーターサイクル場 写真



### (2) モータースポーツへの行政支援の事例

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。

イベント後援としては、全日本クラスのシリーズにおいて、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、大臣杯や長官杯が特別賞典として与えられるシリーズも存在する。

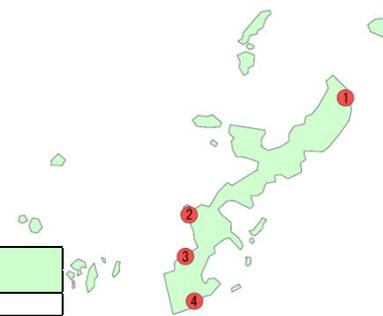
また、イベント毎に、都道府県や市町村など地方公共団体が後援を行っていることも多い。

## 7. サーキット及びモータースポーツに関する県内の状況調査

### (1) 県内のモータースポーツ施設

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。

沖縄県内のサーキット



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

### (2) 県内のモータースポーツ活動状況

沖縄県内には各種モータースポーツ活動を行っている団体が存在している。これらの関係団体の代表者を招いて開催された「第 1 回 モータースポーツ関係団体連絡会議」では、現在活動場所の確保に苦慮しており、安全に走行が可能な施設の早急な開設を望むこと、施設は環境に注意を払う必要があること、継続的な活動のためには地域との協力関係が重要であるとの意見が聞かれた。

## 8. 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

### (1) 県内外のモータースポーツ関連団体の意見

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。

ヒアリング状況



#### <一般社団法人 日本自動車連盟（4輪国内統括団体）>

- ・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。
- ・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（2輪国内統括団体）>

- ・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。

#### <株式会社 GT アソシエーション（SuperGT、FIA-F4 プロモーター）>

- ・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。
- ・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）

#### <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）>

- ・安全面で妥協は許されない。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。
- ・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性の向上に寄与する。

#### <株式会社 遊ぶぎ利（袖ヶ浦フォレストレースウェイ運営）>

- ・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（鈴鹿サーキット、ツインリンクもてぎ運営）>

- ・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。
- ・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な。
- ・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な。「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。
- ・国際グレードのイベントを開催するには、地域との協力・連携ができないと成り立たない。

## 9. 総評

### (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、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、増加傾向にあり、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厳しい状況が続いていたが、近年好転の兆しを見せ始めている。このような中、「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、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、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。

### (2) 提言

#### 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、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り、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。

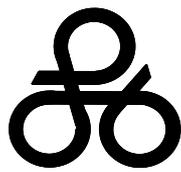
#### ③建設場所の選定

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。したがって、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や（工業団地の整備、進出への優遇措置など）、サーキット施設周辺の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の検討が必要である。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。





沖繩市