

(仮称) 沖縄サーキット整備基本構想策定業務
報告書

平成 29 年 3 月

沖縄市

目次

序章	
1. 本業務実施の背景	1
2. 本業務の目的	2
3. 本業務の内容	2
4. 基本構想の位置付け及び策定の流れ	3
第1章 沖縄の現状及び課題	
1. 基礎調査の整理	5
(1) 位置、地勢	5
(2) 気候	6
(3) 交通体系	7
(4) 人口	9
(5) 沖縄県入域観光客	10
2. 県内・市内モータースポーツ関連団体のニーズ	12
3. 上位計画・関連計画の整理	12
第2章 (仮称) 沖縄サーキット整備に向けたステップ	
1. モータースポーツ振興を通じた経済効果創出の可能性	15
2. (仮称) 沖縄サーキット整備に向けた取り組み	17
3. (仮称) 沖縄サーキット整備に向けた短期・中長期ビジョン	18
第3章 短期・中長期ビジョンの実現に向けて	
1. 短期ビジョンについて	21
(1) 短期ビジョン実現に向けた環境整備	21
(2) 「(仮称) 多目的広場」の整備に向けた参考事例	22
(3) 「(仮称) 多目的広場」が備えるべき要件	26
2. 中長期ビジョンについて	31
(1) 中長期ビジョン実現に向けた環境整備	31
(2) (仮称) 沖縄サーキットのコンセプトパターン検討に向けた参考事例	32
(3) (仮称) 沖縄サーキットのコンセプトパターン	38
(4) (仮称) 沖縄サーキットが備えるべき要件	46
第4章 基本構想	51
第5章 今後の課題	53
資料編	55

序章

序章

1. 本業務実施の背景

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。

しかしながら、今後の見通しとして、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、持続的に沖縄の観光を維持・発展させ、今後も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。

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モータースポーツに着目している。

そのような中、本市はモータースポーツ振興による滞在型観光の推進と雇用創出を目的に、(仮称)沖縄サーキット整備に向けた取り組みを推進しており、平成27年度には、モータースポーツを取り巻く環境やサーキット施設の事例調査、関係者の意向調査などを通じた(仮称)沖縄サーキット整備に向けた周辺環境の基礎調査報告書である「サーキット場及び関連産業に関する基礎調査報告書」の取りまとめを行った。

2. 本業務の目的

本業務は、平成 27 年度に取りまとめた基礎調査結果を踏まえつつ、有識者による検討委員会での意見や県外サーキットの視察調査等を取り入れながら、(仮称) 沖縄サーキット整備に向けた短期・中長期ビジョン、メインコンセプト及び基本方針等、本市が目指すべき(仮称) 沖縄サーキットの基本的な方向性を定めた「(仮称) 沖縄サーキット整備基本構想」を策定することを目的とする。

3. 本業務の内容

本業務では、次に掲げる各業務を行い、(仮称) 沖縄サーキット整備 基本構想として取りまとめを行う。

- (1) 国内外におけるサーキット関連ニーズの調査・整理
- (2) サーキット用途の初期案検討
- (3) 導入機能等の検討
- (4) 施設規模等の検討
- (5) 管理・運営計画の検討
- (6) 建設候補地の検討及び抽出
- (7) 整備基本方針の検討
- (8) 短期・中長期ビジョンの検討・策定
- (9) 類似施設の視察及び関係者ヒアリング
- (10) 検討委員会の運営支援

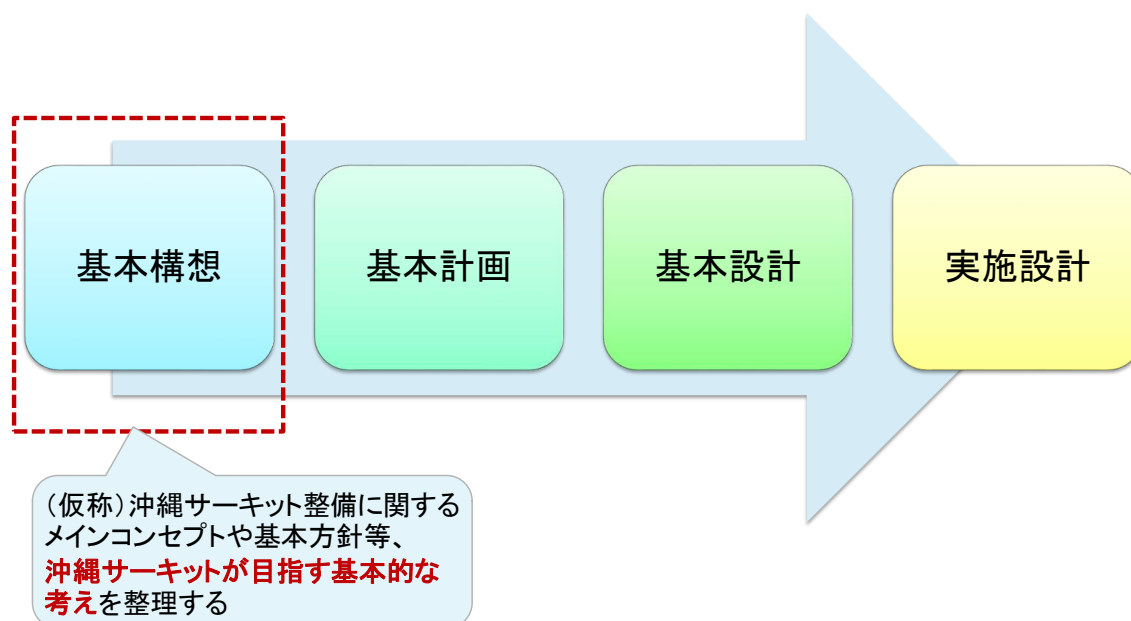
4. 基本構想の位置付け及び策定の流れ

本業務の成果である（仮称）沖縄サーキット整備基本構想の策定においては、整備に向けた現状と課題を、「サーキット場及び関連産業に関する基礎調査報告書」等を基に抽出・整理し、その現状認識・課題認識を踏まえた整備実現へのステップを、短期・中長期ビジョン及びそれらの実現に向けた取組事項として整理する。

それら短期・中長期ビジョンの実現を通じて（仮称）沖縄サーキットが目指すべき姿を、同サーキットの「メインコンセプト」とし、メインコンセプトの実現に向けた方針（基本方針）を策定する。

なお、今回策定する「（仮称）沖縄サーキット整備基本構想」を踏まえつつ、「基本計画」、「基本設計」、「実施設計」に至る検討を経て、（仮称）沖縄サーキットの整備を進めていく。

（仮称）沖縄サーキット整備「基本構想」の位置付け



第1章

沖縄の現状及び課題

第1章 沖縄の現状及び課題

1. 基礎調査の整理

(1) 位置、地勢

沖縄県は、東アジア全域を同心円状に見た中心点に位置し、那覇空港から空路4時間圏内の距離に東アジアの主要都市・人口20億人の巨大マーケットを内包している。

この沖縄県の地理的特性は、東アジア域を対象とした誘客面で、大きな優位点となりうる。

沖縄の地理的優位性



出所: 沖縄県商工労働部国際物流商業課「沖縄国際物流～アジア主要都市への最速物流実現～」

また、その中で本市は、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、本島主要各地に対して、同じく同心円状に見た中心に位置しており、県内各地からの誘客において優位な地政学的特徴を有している。

一方、市域面積49.00km²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」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。

沖縄本島における本市の位置



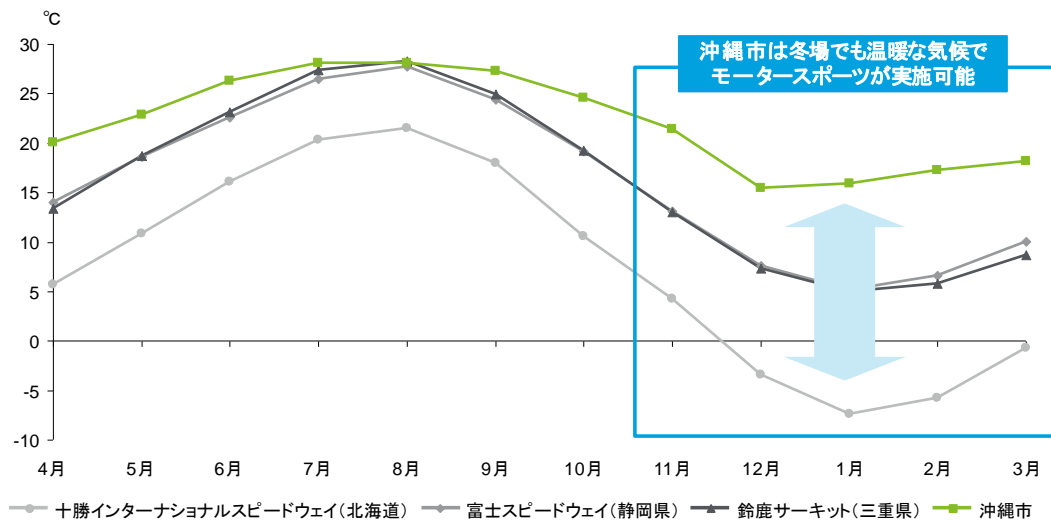
出所:「第4次 沖縄市総合計画 基本構想 前期基本計画」より抜粋

(2) 気候

本市は、年間を通して一日の気温差が小さく、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。

サーキット運営では、このように温暖な亜熱帯性気候を活かし、年間を通して国内外のプロ・アマチュアによる幅広いレース、イベント、合宿等の誘致を行うことが可能であり、県外・国外において気象上の制約から活動期間を制約されている利用者に対して、「通年安定利用」という、沖縄におけるサーキットならではの価値訴求につながると考えられる。

沖縄市と国内主要サーキット所在地の年間平均気温比較



出所: 気象庁データを基に作成

(3) 交通体系

沖縄県は、前述の通り、東アジア全域を同心円状に見た中心点に位置し、那覇空港から空路 4 時間圏内の距離に東アジアの主要都市が位置しているため、東アジア広域を対象とした誘客面で大きな優位性を持っている。

しかしながら、その一方で、来訪における交通手段上の利便性向上余地を残している。

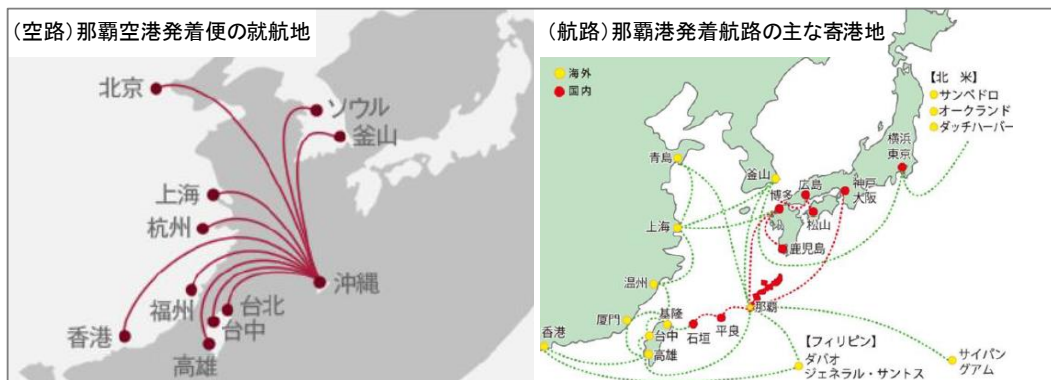
空路を支える那覇空港は、海外 11 都市以上、国内は 30 都市以上へアクセスし、東京、大阪、福岡などの大都市に次いで利用者数が多く、離着陸回数および旅客数の伸びに対応する形で、平成 32 年に供用開始予定の第二滑走路の整備を進めている。

しかしながら、国内本土との移動利便性に比べ、アジア域との直行航空便数は相対的に少なく、就航都市も中国・韓国・台湾に限定されている。また、航空便による往復移動コストは中国ー沖縄間の普通席・一般料金で往復約 15 万円を要し、空路による東アジア域からの来訪には、那覇空港から空路 4 時間圏内の距離に東アジアの主要都市・20 億人が存在しているという巨大なポテンシャルに比べ、交通手段上の利便性向上余地があると考えられる。

また、航路についても、県外・県内・国外に至る航路が展開されているものの、寄港地の

制約に加え、便数の頻度の低さもあり、域外からの来訪の交通手段として、同じく利便性向上の余地があると考えられる。

沖縄市への交通手段の現状



- 沖縄への航空便数、寄港便数は増加しているものの、就航地が限定的であり、1機当たり座席数も国内便に比較して少ない
- 沖縄県への移動に関する費用(中国ー沖縄間の往復で約15万円(中国東方航空、2015年7月の平均価格)、往復・普通席・一般料金)は、空路4時間圏に有する東アジアマーケット・総勢20億人にとって等しく手軽な水準とは言えない



那覇空港から沖縄市への交通手段の利便性には向上の余地がある

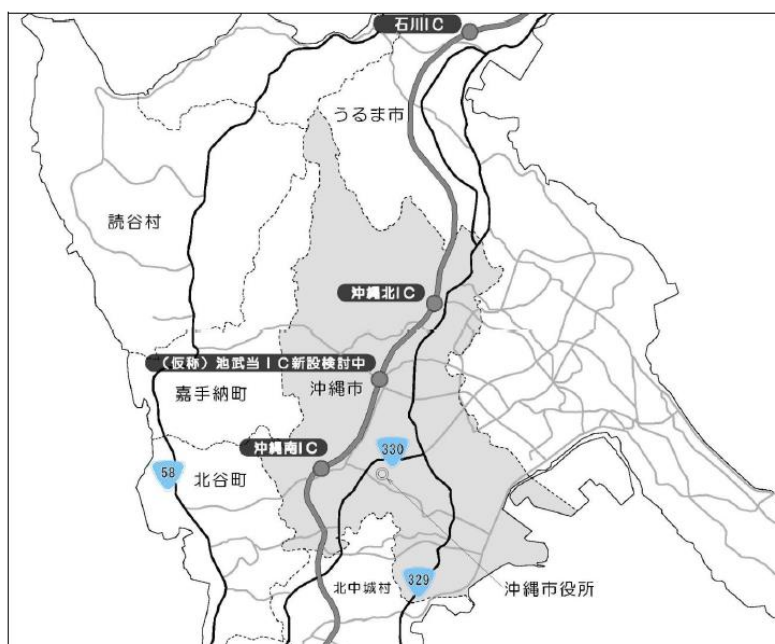
- ① 高速バス
 - ・ 空港直行バスは10本以下/日であり、那覇のバスターミナルまで移動する手間がかかる
- ② レンタカー
 - ・ 台湾・韓国・香港免許以外の外国運転免許では、外国人観光客はレンタカーを運転できない
- ③ タクシー
 - ・ 空港から沖縄市主要部までのタクシー料金は約1万円かかり、金銭的な負担が大きい

出所: 沖縄県「平成26年度観光要覧」、那覇空港HP

一方、本市を巡る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、良好な広域交通条件を有している。

(仮称)池武当インターチェンジが新設されれば、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、本市の立地条件と相まって、県内各方からの誘客利便性の一層の向上が図られうるが、域外からの誘客利便性の観点では、那覇空港ー沖縄市間で提供されている交通手段には、高速バス、レンタカー、タクシー共に利便性向上の余地が存在し、道路網拡充のメリットを最大限活かす観点でも、更なる交通手段の充実が望まれる。

沖縄市を巡る広域道路の状況(沖縄自動車道、国道、県道)



出所:「サーキット場及び関連産業に関する基礎調査報告書」(沖縄市、平成27年11月)より抜粋

(4) 人口

沖縄県の年少人口(15歳未満)構成比は17.4%にのぼり全都道府県中で最も高く、本市における構成比はそれを更に上回る18.4%である。

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、土地区画整理事業等の

各種政策努力もあり、本市の人口は現在も増加傾向にある上、将来人口についても、「第4次沖縄市総合計画基本構想」において、平成32年の目標人口を約145,000人と推計しており、現在人口対比での増加を見込んでいる。

沖縄県全体での人口も現時点で増加傾向にあり、相対的に高い年少人口構成比と相まって、沖縄県並びに本市は、将来に向けたモータースポーツの着実な認知度向上と浸透促進を図っていくことでモータースポーツ需要を喚起しうる環境にあると考えられる。

本市・沖縄県・全国の人口推移比較

国勢調査			S60	H2	H7	H12	H17	H22	H27	(単位:人、%)
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	25,466	
		構成比	28.0%	24.8%	22.6%	21.6%	20.5%	19.2%	18.4%	-9.8%
		増減率	-	-8.3%	0.7%	-1.4%	0.6%	-3.6%	2.2%	
	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	88,084	
		構成比	65.0%	67.1%	67.9%	66.4%	65.2%	65.4%	63.6%	34.1%
		増減率	-	6.7%	11.8%	0.8%	4.3%	3.3%	3.6%	
	高齢人口 (65歳以上)	実数	7,052	8,399	10,897	14,193	18,087	20,137	24,933	
		構成比	7.0%	8.0%	9.4%	11.9%	14.3%	15.5%	18.0%	253.6%
		増減率	-	19.1%	29.7%	30.2%	27.4%	11.3%	23.8%	
	年齢不詳	実数	239	1,477	10	815	127	174	796	-
総数	実数	101,210	105,845	115,336	119,686	126,400	130,249	139,279	37.6%	
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	247,206	
		構成比	27.4%	24.7%	22.1%	20.2%	18.7%	17.8%	17.4%	-23.4%
		増減率	-	-7.0%	-6.2%	-6.1%	-3.8%	-3.1%	0.4%	
	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	892,109	
		構成比	64.0%	65.3%	66.2%	65.9%	65.2%	64.8%	62.9%	18.3%
		増減率	-	5.2%	6.2%	2.3%	3.0%	1.1%	-0.7%	
	高齢人口 (65歳以上)	実数	101,947	121,082	148,567	182,557	218,897	240,507	278,337	
		構成比	8.6%	10.0%	11.7%	13.9%	16.1%	17.4%	19.6%	173.0%
		増減率	-	18.8%	22.7%	22.9%	19.9%	9.9%	15.7%	
	年齢不詳	実数	508	8,193	819	9,558	448	8,038	15,914	-
総数	実数	1,179,097	1,222,398	1,273,440	1,318,220	1,361,594	1,392,818	1,433,566	21.6%	
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	15,886,810	
		構成比	21.5%	18.2%	16.0%	14.6%	13.8%	13.2%	12.6%	-39.0%
		増減率	-	-13.6%	-11.0%	-7.7%	-5.1%	-4.1%	-5.5%	
	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	76,288,736	
		構成比	68.2%	69.7%	69.5%	68.1%	66.1%	63.8%	60.7%	-7.5%
		増減率	-	4.1%	1.5%	-1.1%	-2.5%	-3.6%	-5.9%	
	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	33,465,441	
		構成比	10.3%	12.1%	14.6%	17.4%	20.2%	23.0%	26.6%	168.4%
		増減率	-	19.5%	22.6%	20.5%	16.7%	13.9%	14.4%	
	年齢不詳	実数	41,346	326,357	130,973	228,561	482,341	976,423	1,453,758	-
総数	実数	121,048,923	123,611,167	125,570,246	126,925,843	127,767,994	128,057,352	127,094,745	5.0%	

出所:「国勢調査報告」(総務省統計局)を基に作成

(5) 沖縄県入域観光客

平成27年度の沖縄県への入域観光客数は793万6,300人で、対前年度比で76万6,400人、率にして10.7%の増加となり、3年連続で国内客・外国客ともに過去最高を更新、800万人に届く勢いとなった。

また、前年度に続き月別では、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。

沖縄県への入域観光客数の推移

■国内入域観光客の推移

(単位:人、%)

国内	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H22～H27増減率
東京	2,757,500	2,549,600	2,729,200	2,921,300	3,062,200	3,062,700	11.1%
関西方面	1,058,900	1,024,400	1,010,100	1,148,800	1,243,700	1,310,500	23.8%
福岡方面	709,500	685,300	692,600	712,200	728,200	777,000	9.5%
名古屋	476,300	440,300	447,300	480,300	490,700	491,300	3.1%
その他	568,200	499,500	579,900	600,300	640,000	620,300	9.2%
総数	5,570,400	5,199,100	5,459,100	5,862,900	6,164,800	6,261,800	12.4%

■国外入域観光客の推移

(単位:人、%)

国外	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H22～H27増減率
台湾	119,200	113,000	140,600	235,600	344,100	505,400	324.0%
韓国	15,300	22,700	34,200	80,000	155,100	332,800	2075.2%
中国本土	24,400	33,000	69,500	47,800	113,400	354,800	1354.1%
香港	46,500	51,200	58,000	84,300	123,000	201,900	334.2%
その他	79,300	60,100	74,400	103,100	157,900	275,400	247.3%
総数	284,700	280,000	376,700	550,800	893,500	1,670,300	486.7%

■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	H27	H22～H27増減率
観光客の総数	5,855,100	5,479,100	5,835,800	6,413,700	7,058,300	7,936,300	35.5%
増減率	-	-6.4%	6.5%	9.9%	10.1%	12.4%	-
国内の割合	95.1%	94.9%	93.5%	91.4%	87.3%	78.9%	-
国外の割合	4.9%	5.1%	6.5%	8.6%	12.7%	21.0%	-

出所:「入域観光客数概況」(沖縄県HP)を基に作成

この動きを受けて、沖縄県は世界水準の観光リゾート地の形成を目指して、平成24年の「第5次県観光振興基本計画」において平成33年度までの達成目標として掲げた観光収入1兆円、入域観光客数1,000万人の数値目標を、平成28年度の同中間見直しにおいて、観光収入1.1兆円、観光客数1,200万人に上方修正する動きにある。

その目標達成に向け、既存旅行者層の再訪促進や国内20歳以上の6割を占める沖縄旅行未経験者の獲得、成長著しいアジア市場の獲得といった既存のアプローチに加え、国内外の富裕層の獲得を通じた観光消費額の向上や欧米等の長期滞在型リゾート需要の獲得を図ることを掲げており、「沖縄観光推進ロードマップ」において、国内外の富裕層市場の分析と受入体制の整備状況に合わせた誘客施策の展開を掲げている。

本市においても、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、観光誘客に取り組んでいるところであるが、(仮称)沖縄サーキットの整備においても、県政との連動による相乗的な観光誘客推進の視点が必要であると考えられる。

2. 県内・市内モータースポーツ関連団体のニーズ

県内・市内のモータースポーツ関連団体から挙げられているモータースポーツ振興のための課題として、モータースポーツの認知度が低い現状と、県内における競技場所＝サーキットの不足に大別される。

県内のサーキットの多くが閉鎖され、各団体がモータースポーツの火を絶やさない努力に追われる中、サーキット整備に必要となる市民のモータースポーツに対する認識と受容とを促すことが、モータースポーツ活動の「場」であるサーキット整備の実現、「場」の整備を通じた県内モータースポーツ活動の維持・活性化、モータースポーツ活動の維持・活性化を通じた更なるモータースポーツの認知度向上の「好循環」を生み出すために必要であるとの認識の下、その好循環を生み出す両輪として、「モータースポーツの認知度向上」と「競技場の整備」が求められている。

「モータースポーツの認知度向上」を図るために、「コザモータースポーツフェスティバル」を本市主催で連年開催し、本市内のみならず県内各地から約 3 万名を超える来場者を集め、本市のモータースポーツ振興の意向を内外に示しつつ、モータースポーツへの理解促進を図る契機としている。

また、別の側面のニーズとして、沖縄県は自動車を日常の移動の足とする、いわゆる「車社会」に属する一方、交通事故件数が相対的に多く、交通安全啓蒙活動の必要性が極めて高い状況にあり、県内中北部における啓蒙拠点確保の観点でも「競技場の整備」に対する強いニーズが、県内・市内交通安全関連団体から寄せられている状況にある。

3. 上位計画・関連計画の整理

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 沖縄市総合計画後期基本計画（平成 28 年度から平成 32 年度）」において、施策である「観光資源の創出により魅力的なまちづくりをすすめる」を

推進する上で、(仮称) 沖縄サーキットの整備が位置づけられ、モータースポーツの振興による新たなスポーツツーリズムを確立し、滞在型観光の推進を図る必要があると示されている。

上記に加え、モータースポーツ振興に関連する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」が挙げられる。

また、沖縄県による「沖縄県スポーツ推進計画」において、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とが掲げられている。

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。そのような中、モータースポーツの振興ため、(仮称) 沖縄サーキットの整備を推進することが必要であると考えられる。

第2章

(仮称) 沖縄サーキット整備に向けたステップ

第2章 (仮称) 沖縄サーキット整備に向けたステップ

1. モータースポーツ振興を通じた経済効果創出の可能性

サーキット整備を含めたモータースポーツ振興による経済効果として、観光振興と雇用創出とが期待される。

モータースポーツ振興の構成要素を、サーキットの一般用途で大きく分類すると、「レース」「イベント」「トレーニング等フリー走行」「実証実験」とに大別されるが、それらの開催者及び来場者双方の来訪機会、それらの開催と運営に要する人員の雇用機会とが、サーキットを用いたモータースポーツ振興に伴う具体的な経済効果として見込まれる。

モータースポーツイベントを梃子に、観光振興と雇用創出とを実現した事例として、ル・マン（フランス）の **Le Mans Classic2016** と、モントレイ（アメリカ カリフォルニア州）の **Monterey Car Week** がある。

ル・マンでは、EU 最大級のクラシックカーレースを 2 年に 1 回の頻度で開催し、世界中からの誘客を実現している。

クラシックカーによるレース、パレード、展示等、1 週間にわたって楽しめるプログラムを提供し、ル・マン全域がクラシックカーイベントの集合体と化している。

継続的な開催を通じて開催規模と来場者数を拡大し、2016 年には開催 1 週間でのべ 14 万人の観光客を集めるに至っている。

2002 年の **Le Mans Classic** 開始と共に、トラムの開通と段階的な延伸を通じて移動可能範囲の拡大と利便性の向上を図り、ホテルや飲食店の進出・開業を促進して、新たな雇用の創出を実現した。

クラシックカーにターゲットを絞り、走行場所や展示機会を求めるクラシックカーオーナーにその機会を与えて参集を促し、継続開催を通じてクラシックカーイベントの聖地となることで、観光振興と雇用創出を実現している。

ル・マン(フランス) Le Mans Classic 2016の事例



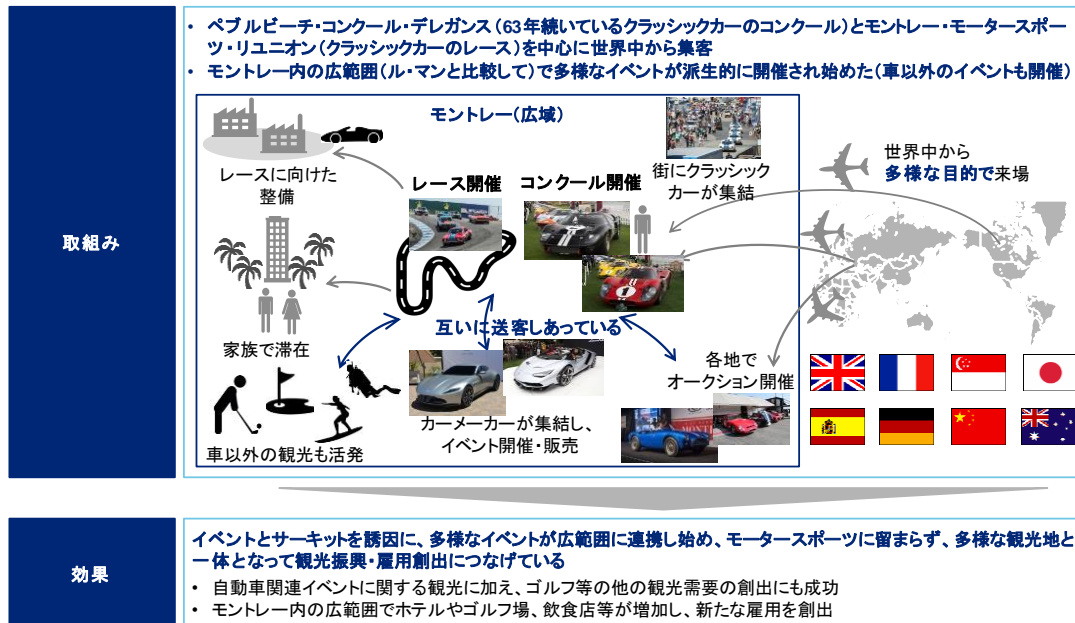
出所:各種調査を基に作成

また、モンレーでは、同じくクラシックカーをターゲットにしつつも、クラシックカーイベントのみに来訪誘因を限定せず、街が持つ多様な観光地・観光資源と一体となった誘客を通じて、様々な目的の観光来訪者を獲得している。

クラシックカー関連イベントへの誘客に加え、同時期に開催する他のイベントへの誘客やゴルフ、マリンスポーツ等の観光需要の創出にも成功し、モンレー内の広範囲でホテル、ゴルフ場、飲食店等の新設が相次ぎ、新たな雇用を創出した。

モータースポーツイベントを中核に据えつつ、他分野のイベントや観光関連施設との連携を通じて、相乗効果を活かしつつ、観光振興と雇用創出を実現している。

モンレー(アメリカカリフォルニア州) Monterey Car Weekの事例



出所:各種調査を基に作成

これらの事例から、来訪への強い誘因となりうる特定カテゴリー（上記事例においてはクラシックカー領域）における「聖地化」と、広範な観光関連施設等との連携創出が経済効果の極大化に向けた一つの成功要因と考えられる。

2. (仮称) 沖縄サーキット整備に向けた取組み

(仮称) 沖縄サーキット整備に向けて、本市では県内・市内のモータースポーツ関連団体からのニーズを踏まえつつ、市民によるモータースポーツの認知度向上に向けて、「コザモータースポーツフェスティバル」を平成27年度より連年開催している。

平成28年度は、本市内のみならず県内各地から約3万名を超える来場者を集め、市民がモータースポーツを身近に触れることが出来る機会を提供し、モータースポーツの認知度向上・受容促進を図っている。

コザモータースポーツフェスティバル2016

開催概要



来場風景



3. (仮称) 沖縄サーキット整備に向けた短期・中長期ビジョン

モータースポーツの振興による経済効果として、観光振興と雇用創出とが期待され、本市においてもモータースポーツの振興を通じた滞在型観光の推進と雇用創出とを追求しているところである。

しかしながら、市民のモータースポーツに対する理解が十分には醸成されていない現状に鑑み、(仮称) 沖縄サーキットの整備に向けて短期的に実現を目指すべき状態、同じく中長期的に実現を目指すべき状態をそれぞれ定義し、それらの実現に向けて必要な取り組みを着実に進めていくことが重要である。

そのための最初のステップ (ステップ 1) として、「モータースポーツの認知度の向上」をビジョンとして掲げる。そのビジョンを達成するために、「モータースポーツとはそもそもどのようなものか」、「モータースポーツの楽しさ、素晴らしさとは」など、市民がモータースポーツを間近に体感する機会を市民に提供することが重要である。

既に「コザモータースポーツフェスティバル」の開催を通じて着手しているように、モータースポーツの認知度の向上を図り、市民の認識と受容性を高め、その受容性等の検証を経て(仮称) 沖縄サーキットの整備を実現することが可能となってくるものと考えられる。

その上で、次のステップ（ステップ2）として、顕在化している県内・市内モータースポーツ関連団体の競技場不足というニーズの充足、本市がモータースポーツ振興に注力しているという県内からの認知の獲得、（仮称）沖縄サーキット整備に向けた施設周辺の住環境への影響及びモータースポーツの受容性等の検証に向けて、「県内モータースポーツの聖地化」をビジョンとして掲げ、多目的な利用が可能な施設（以下「（仮称）多目的広場」という。）を整備することが必要である。

それら2つのステップを経て、モータースポーツに対する市民の受容性を確立し、「県内モータースポーツの聖地化」に相応しい県内からの認知とモータースポーツ競技の開催実績を重ねた上で、ステップ3として、最終的に、「（仮称）沖縄サーキット整備による、域外からの来訪目的地となる“日本・アジアの聖地化”」を目指していく。

滞在型観光の推進に加え、自動車関連人材の育成・活用による雇用創出を視野に、（仮称）多目的広場での検証に基づく需要・規模・機能等の整理を通じた（仮称）沖縄サーキットの整備へと移行・着手していく必要がある。

短期・中長期ビジョン:（仮称）沖縄サーキットの実現に向けた段階的整理



第3章

短期・中長期ビジョンの実現に向けて

第3章 短期・中長期ビジョンの実現に向けて

1. 短期ビジョンについて




(1) 短期ビジョン実現に向けた環境整備

短期ビジョンとして、「モータースポーツの認知度の向上」と「県内モータースポーツの聖地化」を掲げており、「モータースポーツの認知度の向上」に向けて、「コザモータースポーツフェスティバル」を中核としたモータースポーツイベントの開催を通じて、市民がモータースポーツを身近に触れることができる機会を提供し、モータースポーツの認識・受容を促すことが必要である。

その上で、同じく「県内モータースポーツの聖地化」を実現するためには、県内広域のモータースポーツニーズ、サーキット活用ニーズを充足しつつ、市民のモータースポーツに対する理解が十分には醸成されていない実情に鑑み、モータースポーツのみに用途を限定せず市民の多様なニーズに応える「(仮称)多目的広場」の整備の実現を目指す必要がある。

その(仮称)多目的広場の運用を通して、様々なモータースポーツ競技を実施することで、市民へのモータースポーツの「自然かつ段階的な浸透」を図っていくことが必要であり、市民のモータースポーツに対する認知度を徐々に高め、「県内モータースポーツの聖地化」を目指していくものであると考えられる。

短期・中長期ビジョン：(仮称)沖縄サーキットの実現に向けた段階的整理

沖縄市の目指す姿		滞在型観光の推進・産業振興に伴う雇用創出を実現するモータースポーツの聖地		
しかし、市民のモータースポーツへの理解が醸成されていない現状				
ビジョン	1	2	3	
	モータースポーツの認知度の向上	モータースポーツ競技・イベントの開催加速化を通じた“県内モータースポーツの聖地化”	(仮称)沖縄サーキット整備による、域外からの来訪目的地となる“日本・アジアの聖地化”	
イメージ				
目的	<ul style="list-style-type: none"> 市民がスポーツを身近に触れることができる機会を提供し、特にモータースポーツの認識・受容を促す環境を構築 	<ul style="list-style-type: none"> 顕在化している県内モータースポーツ関係団体のニーズを充足し、沖縄市がモータースポーツ振興へ注力しているという県内からの認知を確立 沖縄サーキット整備に向けたモータースポーツの受容性の検証 	<ul style="list-style-type: none"> 県外・海外のモータースポーツ愛好家及び県内関係団体のニーズ等を踏まえ、滞在型観光の推進 長期的には自動車関連人材の育成・活用による雇用創出 	
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> モータースポーツのイベント(コザモータースポーツフェスティバル等) 市民の多様なスポーツニーズに応えるイベント 	<ul style="list-style-type: none"> 県内のモータースポーツニーズを幅広く充足可能な競技(ジムカーナ(四輪・二輪)、ドリフト、等を想定) 	<ul style="list-style-type: none"> 多目的広場での検証を踏まえ、需要、規模、機能等を整理し、(仮称)沖縄サーキットの整備 	
取組	— (既に取り組んでいる)	(仮称)多目的広場の整備	(仮称)沖縄サーキットの整備	
← 短期ビジョン			← 中長期ビジョン →	

(2) 「(仮称) 多目的広場」の整備に向けた参考事例

「(仮称) 多目的広場」の整備にあたっては、参考事例として、①大分スポーツ公園、②鈴鹿サーキット交通教育センター、③浅間台スポーツランドがある。

①大分スポーツ公園は、「公園」として多数の市民に広く受け入れられている場として、②鈴鹿サーキット交通教育センターは、交通安全意識を中心としたモラル形成及びモータースポーツに対する触れ合い創出の場として、③浅間台スポーツランドは、多目的な用途での活用余地を備えたモータースポーツ特化型の場として位置付けられる。

①大分スポーツ公園

大分スポーツ公園は、県民が気軽にスポーツやレクリエーションを楽しめる県営スポーツ公園である。市民の軽スポーツやレクリエーション用途を主対象に、芝生敷きエリアやコンクリート舗装エリアなど、汎用性の高い多目的広場を備えており、その一部を無料で市民に開放しているほか、申請を通じてイベント実施が可能となっている。

開催されている自動車関連イベントとしては、大分県中古車販売協会中古車部会主催の中古車大展示会が挙げられる。その他は、がん撲滅に向けた地域健康イベント等、様々なテーマのイベントが開催されており、用途を特定領域に限定しない文字通り「多目的」活用が行われている。

イベント開催・非開催時を問わず、市民にとって、憩いの時間を過ごす「公園」として定着しており、多数の市民に日常的に広く受け入れられている「場」の事例に位置付けられる。

大分スポーツ公園：多目的広場での市民開放・イベント開催例

大分県指定管理者	(株)大宣			イベント例①
場所	大分県大分市大字横尾			
大分スポーツ公園の概要	総合競技場、サブ競技場、投てき場、サッカー・ラグビー場、野球場、テニスコート、多目的運動広場、大芝生広場、 多目的広場 、憩い広場			多様なイベントに対応 無料で市民開放
利用内容	レクリエーション、ウォーキング、遠足、ピクニック、その他イベント等			
多目的広場の概要	利用料	芝生広場利用	-	無料
		別途申請が必要な行為	占有使用、仮設物設置	1日 有料
		販売行為	1日 有料	
		静止画、動画撮影	1日 有料	イベント例②
広場の写真				
	リレー・フォー・ライフ <ul style="list-style-type: none"> がん患者やその家族を支え、地域全体でがんとうき合い、がん征圧を目指すチャリティー活動 リレーやその他イベントを開催 			
	特選！中古車大展示会 <ul style="list-style-type: none"> 大分県中古車販売店協会中古車部会が主催 大分県内のディーラーが集い、中古車を一斉に販売 			

多くの人々が来場・参加できる環境提供・イベントを起点にスポーツ振興を推進している

出所：各種調査を基に作成

②鈴鹿サーキット交通教育センター

国内モータースポーツのメッカである鈴鹿サーキットに併設された「交通教育センター」である。鈴鹿サーキットは本田技研工業(株)により設立され、鈴鹿サーキット及び交通教育センターの運営は(株)モビリティランドが担っている。

全国の交通教育施設に先駆けて開設され、独自のプログラムと多様な形状のコースとを備えている。コースは習得対象の運転技術に応じて用途が設定され、受講対象者の受講目的やプログラム設定に応じて使い分けられている。

特徴として、単なる運転テクニックの習得に偏らない、高い交通モラルを備えたドライバーの育成を目指しているほか、「親子でバイクを楽しむ会」など、モータースポーツ、ひいては四輪車・二輪車への子供たちの関心を喚起する機会を積極的に提供しており、交通安全意識を中心としたモラル形成と併せて、モータースポーツへの触れ合い創出の「場」に位置付けられる。

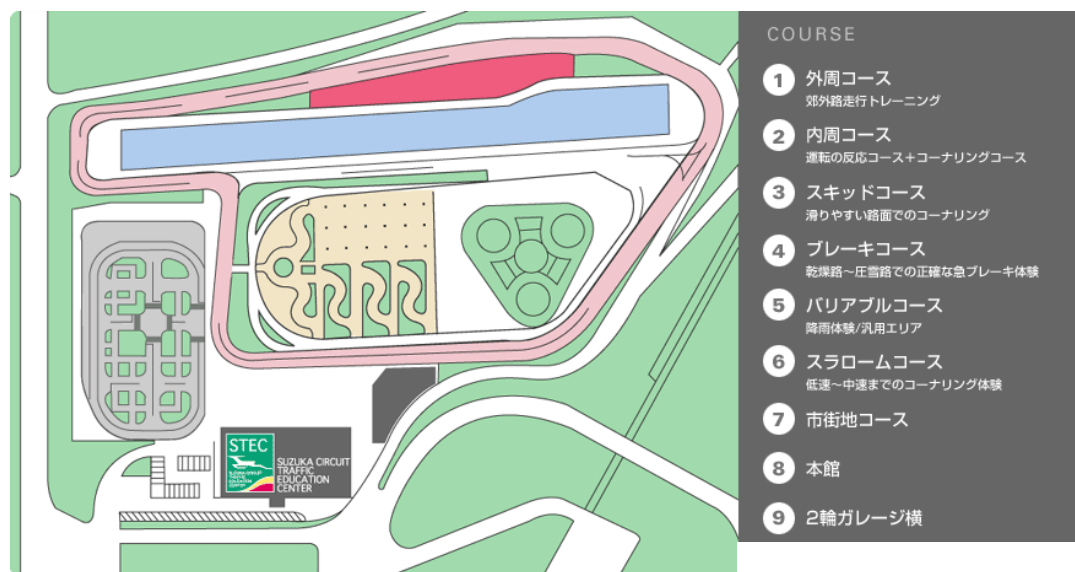
鈴鹿サーキット「交通教育センター」の事例

場所	鈴鹿サーキット内		
特徴	<ul style="list-style-type: none"> • 全国の交通教育施設に先駆けて導入 • 交通社会の重要な一員である「人」に焦点を当て、単なる運転テクニックの習得に偏らない高いモラルを持ったドライバーを育成 • 通勤を含めた業務活動、あるいはプライベートでの利用を含め、クルマを運転する時すべてにおいて安全運転を実行していただくための「意識づくり」に取り組んでいる • 親子でバイクを楽しむカリキュラムなど、モータースポーツ、ひいては四輪車・二輪車への関心を喚起する機会を併せて提供 	研修概要	くるまの スクール 
			バイクの スクール 
			親子で バイクを 楽しむ会 
			企業・団体 向け 安全運転 研修 

運転テクニックだけではなく、モラルや安全運転の意識を醸成したドライバーの育成を実施している

出所：各種調査を基に作成

鈴鹿サーキット「交通教育センター」コース概要



出所：鈴鹿サーキットHPより抜粋

③ 浅間台スポーツランド

浅間台スポーツランドは、千葉県香取市において、多目的な用途での活用余地を備えつつ、JAF 国内コース 1 級のコース格式を有し、東京近郊を中心とした近隣県から広くモータースポーツ実施者の集客に成功している事例である。

民間企業が運営しており、コース格式要件を充たしうる必要施設を簡易に整備し、運営体制も実質 1 名での運営を実現している。

東京都内にモータースポーツができる会場が無いという立地特性を活かして、平日も含めた集客を実現しているほか、企業のテスト利用としても活用されている。

コースは、アスファルト舗装の広場にコーンを並べた簡易な設定であり、コーンを除けばモータースポーツ走行以外にも様々な用途での活用が可能となっている。

浅間台スポーツランドの事例(1/3)

特徴	①多様な用途に対応しうる広場形式、②自動車による走行が可能、③JAFの国内スピード行事競技コースの公認を取得しておりレース開催が可能、④低コストでの運営が想定される				
運営組織	(有)浅間台牧場		コース格式	JAF国内コース1級	
場所	千葉県香取市岩部179-2		運営体制	<ul style="list-style-type: none"> 管理責任者1名と受付及び事務担当者(専任・パート)1名の2名がスタッフ 営業時はどちらか1名が本部室内にて受付業務を実施しており、運営費も低コスト 	
利用料	貸切	平日			
		50台迄			51台以上
		半日 半日¥70,000 基本¥130,000 1日 3回以上まとめて申込の場合 ¥100,000 ※平日のみ対応			1台増すごとに +¥1,600
フリー走行		土曜日			
		80台迄	81台~		
		半日 ¥115,000 1日 ¥230,000	1台増すごとに +¥2,000		
フリー走行		日曜日			
		110台迄	111台~130台迄	131台以上	
		半日 ¥150,000 1日 ¥300,000	¥319,000 1台増すごとに +¥2,000		
フリー走行		入場料	¥500		
		走行料(半日)	【午前】¥4,000	【午後】¥5,000	

多目的広場の要件を充たしながら低コストで運営し、近隣県からのモータースポーツ実施者を集客している

出所:各種調査を基に作成

浅間台スポーツランドの事例(2/3)

■ 全体図

■ 自動車が走ることが可能で、多様なイベントに対応できる広場

施設のほとんどがアスファルトのみの簡易的な広場

浅間台スポーツランドの事例(3/3)



出所:各種調査を基に作成

(3)「(仮称)多目的広場」が備えるべき要件

(仮称)多目的広場の運用の中で、広範なスポーツやその他のイベントの一環としてモータースポーツ関連イベントを開催し、かつ様々なモータースポーツ競技を実施することで、市民へのモータースポーツの「自然かつ段階的な浸透」を図る必要がある。

その実現に向けて(仮称)多目的広場で実際に開催するイベントとして、「市民がスポーツ(特にモータースポーツ)を知るきっかけづくり」、「交通安全の普及・啓発」及び「モータースポーツの楽しさ啓発と競技人口の拡大」の3つの狙いに適うイベントを想定した。

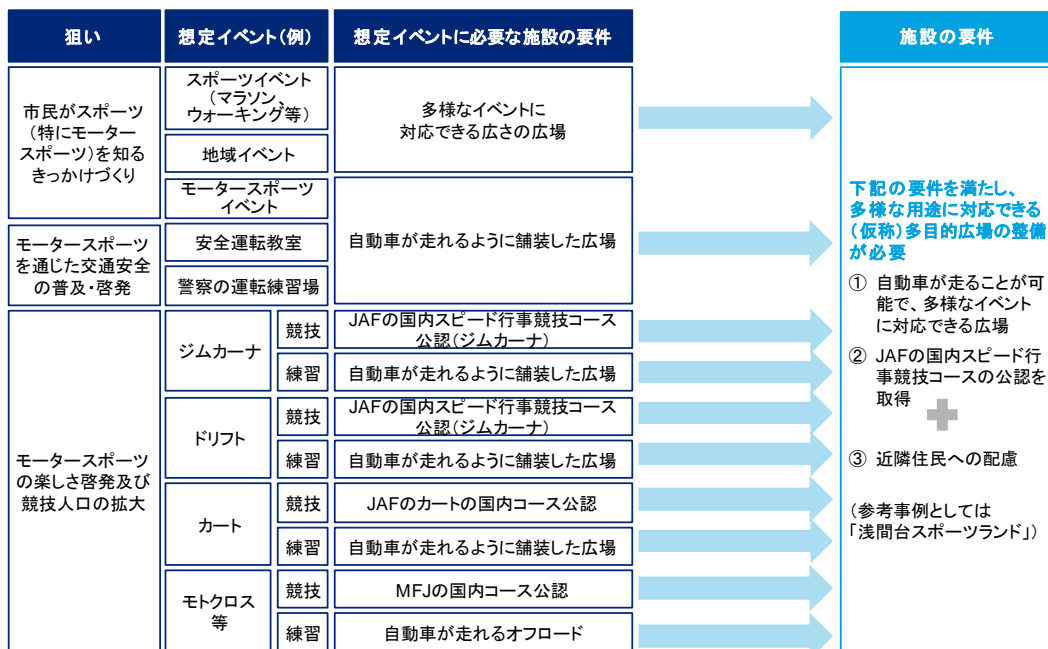
前者2点の狙いに適う想定イベントから、「多様なイベントに対応できる広さ」、「自動車が行けるように舗装した広場」が要件として挙げた。

3点目の狙いに適うモータースポーツ種目として、県内・市内における競技動向を踏まえたモータースポーツの競技例として「ジムカーナ」、「ドリフト」、「カート」及び「モトクロス」等があげられる。

以上を踏まえつつ、参考事例や県内・市内モータースポーツ関連団体ニーズを勘案し、「自動車で行けることが可能で、かつ多様なイベントに対応できる広場であること」、「JAFの国内スピード行事競技コースの認定を取得すること」の2点に加え、長期安定的な運営の維

持の観点で、「騒音問題等への対応を踏まえた近隣住民への配慮」を施設の要件として抽出した。

短期ビジョンの実現のための環境整備:「(仮称)多目的広場」の施設要件



上記のうち、「JAFの国内スピード行事競技コースの認定取得」に関連したコース格式については、県内・市内モータースポーツ関連団体から寄せられているニーズが、県内・市内モータースポーツ競技者にとっての競技場の整備である点に加え、短期ビジョンに掲げる最終目標が県内広域のモータースポーツニーズに広く対応しうる「県内におけるモータースポーツの聖地化」である点を踏まえると、県内・市内モータースポーツ競技者が本格的な競技レースを行える環境を整える必要があり、「地方選手権の実施」が可能な2級格式以上の取得が有効と考えられる。

次年度以降の(仮称)多目的広場整備に向けた詳細分析に依るが、2級格式以上の取得に求められる施設設備、安全体制、コース要件の具備を視野に入れた検討が必要と考えられる。

JAFの国内スピード行事競技コースの公認に向けた要件

ジムカーナのコース格式		施設設備	安全体制	コース要件
格式	定義			
1級 準1級	【国内競技以下】 全日本の国内選手権が 実施可能	(下の階級に加えて) ・ 車検場 ・ 本部建物 ・ 審査委員会室 ・ 放送設備 ・ 放送管理	(下の階級に加えて) ・ 観衆に対する安全基 準を満たした観衆エリ アの仕切り	<ul style="list-style-type: none"> 全長300m以上 3,000m以下(直線区 間は300m以下) 幅員は、3m以上(高 速制限のため、限定さ れた箇所にてゲート幅を 設置する場合は3m以 下) 路面は、平坦なこと (ターマック、コンク リート、アスファルト 等) フィニッシュエリアは、 フィニッシュラインの最 終の方向転換から 10m以上の位置に設 ける 減速レーンは、フィニ ッシュラインの前方に安 全な直線減速レーンを 設ける
2級	【準国内競技以下】 地方選手権やノンタイト ルの選手権が実施可能	(下の階級に加えて) ・ 駐車場 ・ 施設案内		
3級	【地方競技以下】 選手権が実施不可で 観衆動員も不可	・ パドック ・ 参加者用掲示板	<ul style="list-style-type: none"> 防護設備 防火体制 救急施設 	

出所:「JAF国内スピード行事競技コースの公認に関する規定」及びJAFヒアリングを基に作成

また、本市が短期ビジョンの実現に向けて必要とする(仮称)多目的広場は、多くの市民が足を運び、そこで行われるモータースポーツ関連イベントやモータースポーツ競技を気軽に体感できることが必要であると考えられ、多くの市民が足を運びうる「アクセス性」が必要である。

その一方で、相反する課題ではあるが、モータースポーツ関連イベントやモータースポーツ競技の開催とその段階的な頻度向上に伴う騒音問題等への対応は不可欠であり、住宅地からの距離をはじめとした近隣住民への一定の配慮が不可欠となる上、モータースポーツ関連イベントやモータースポーツ競技をはじめとする多様な用途に広く対応可能な広場面積＝「広さ」が必要である。

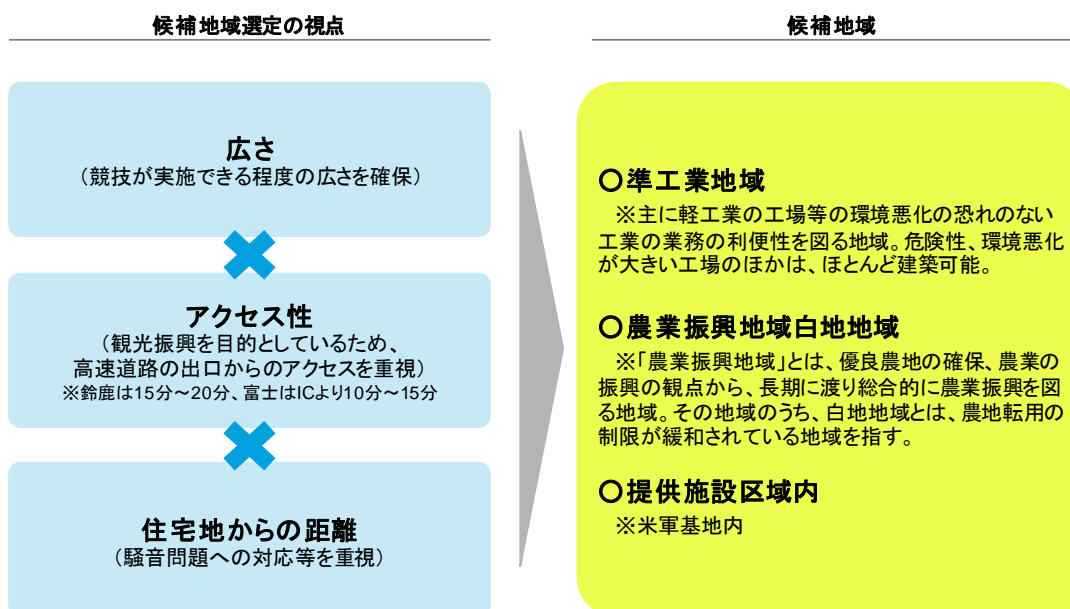
上記を踏まえた本市における(仮称)多目的広場については将来的な(仮称)沖縄サーキットの整備候補地域として、「準工業地域」、「農業振興地域白地地域」及び「提供施設区域内」の3パターンが挙げられる。

「準工業地域」は、環境悪化の恐れのない工業の業務の利便性を図る地域であり、危険性や環境悪化が大きい工場以外の建築自由度が高い。市内では知花や泡瀬等が該当し、面積は内陸部で112ha、海岸部で13ha相当である。

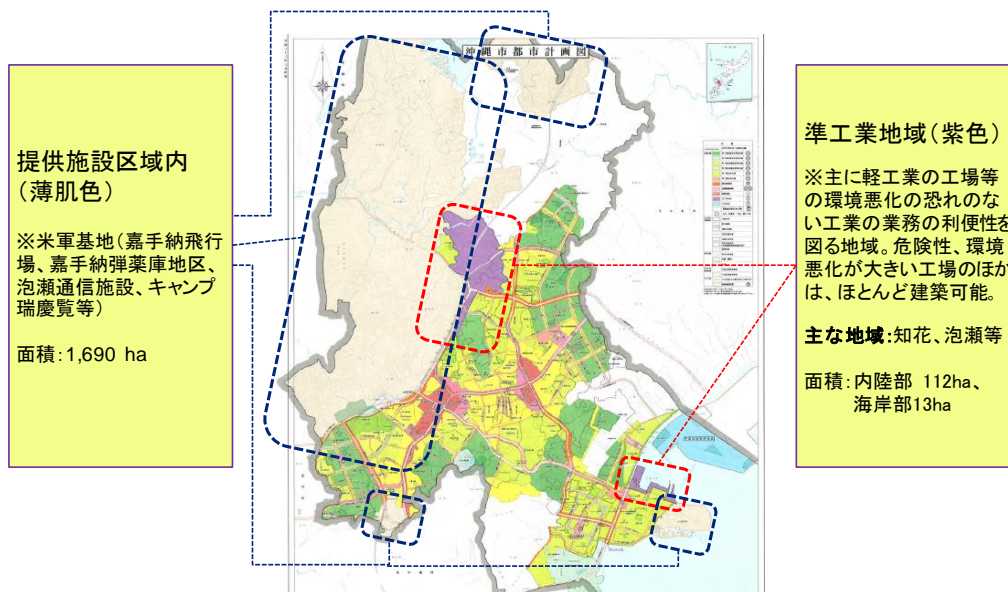
「農業振興地域白地地域」は、長期にわたり総合的に農業振興を図る「農業振興地域」の中で、農地転用の制限が緩和されている地域を指す。市内では、登川、池原、知花、古謝、与儀等が該当し、面積は694ha相当である。

「提供施設区域内」は、米軍基地内を指し、市内では嘉手納飛行場、嘉手納弾薬庫地区、泡瀬通信施設及びキャンプ瑞慶覧等が該当する。面積は1,690ha相当である。

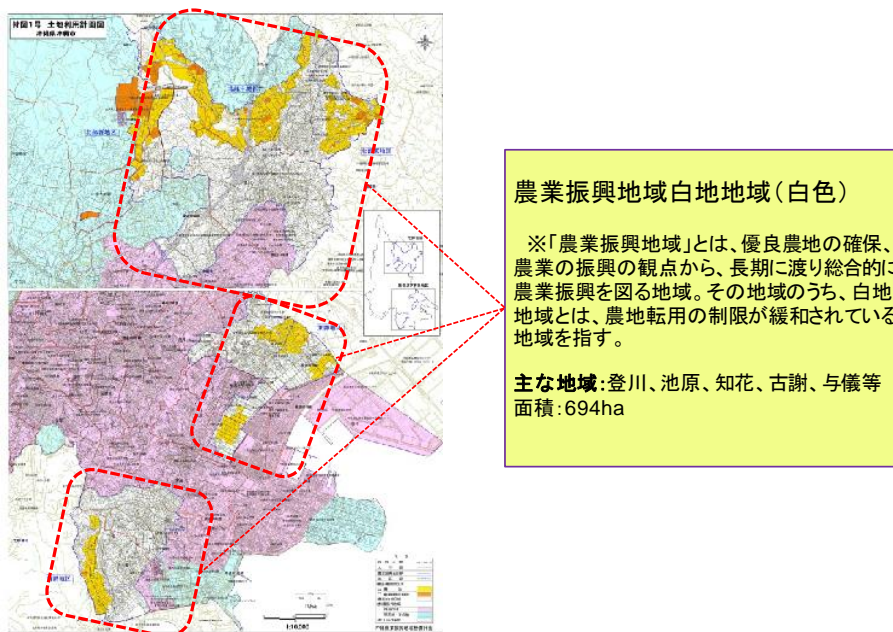
多目的広場及び(仮称)沖縄サーキットの整備候補地域



整備候補地域例(1/2) : 準工業地域、提供施設区域内



整備候補地域例(2/2) : 農業振興地域白地地域



なお、具体的な用地の選定については、後から周辺に進出してきた施設との間に発生する騒音問題等によって、運営に影響がでるリスクを十分に考慮した上で選定する必要がある。

2. 中長期ビジョンについて

(1) 中長期ビジョン実現に向けた環境整備

中長期ビジョンに掲げた「日本・アジアにおけるモータースポーツの聖地化」に向けた、(仮称) 沖縄サーキット整備にあたっては、沖縄ならではの特性を踏まえた特徴を具備して、国内・アジアの双方に対しての来訪目的地となり、観光振興及び雇用創出といった経済効果をもたらす施設整備をすることが必要と考えられる。

(仮称) 沖縄サーキットが具備すべき沖縄ならではの特性として、従前の分析を踏まえ、「アジアから同心円状の中心点という地政学的位置付け」、「通年で温暖な気候」、「リゾート地という観光地特性」、「来訪における交通手段の制約」、「来訪における移動コストの高さ」が挙げられる。

それらの特性を踏まえてサーキットが具備すべき特徴として、「アジア・日本の富裕層の取り込みとサーキット及び周辺施設におけるハイエンドサービス提供」、「沖縄全島域の活用によりバカンス目的も追加した家族同伴者の取り込み」、「シーズンオフとなる冬の時期のサーキット利用者の取り込み」、「来訪手段キャパシティと整合し、かつ通年安定的な集客」が導出される。

「アジア・日本の富裕層の取り込みとサーキット及び周辺施設におけるハイエンドサービス提供」は、リゾート地という観光地特性を活かしつつ、来訪における移動コストの高さに対応しうる富裕層を、アジアから同心円状の中心点という地政学的位置付けを活かして東アジアから広く取り込むことを想定している。

「沖縄全島域の活用によりバカンス目的も追加した家族同伴者の取り込み」は、リゾート地という観光地特性を全面に活かすことを想定している。

「シーズンオフとなる冬の時期のサーキット利用者の取り込み」は、通年で温暖な気候故に冬場のサーキット利用が可能という強みを通じて、アジアから同心円状の中心点という地政学的位置付けを活かした東アジア広域からの集客を想定している。

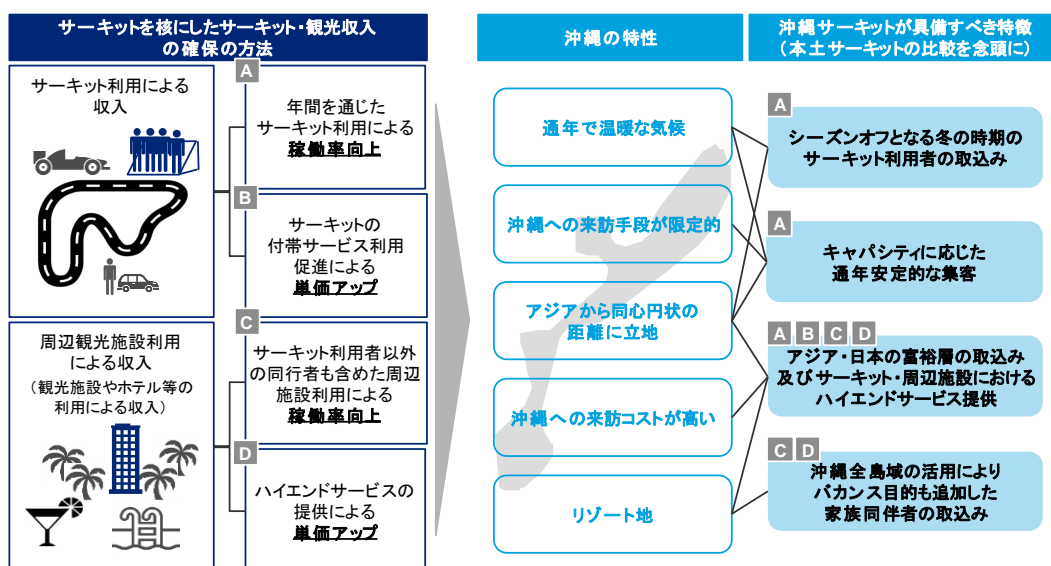
「来訪手段キャパシティと整合し、かつ通年安定的な集客」は、来訪における交通手段の制約の下ながら、通年で温暖な気候を活かして通年安定的に集客することを想定している。

これら沖縄の特性を活かし、「沖縄ならではの」を体現したサーキットを追求することで、サーキットの長期安定的な運営の前提となるサーキット収入の確保と観光振興の実現に近づくものと考えられ、サーキット収入の確保においては、「年間を通じたサーキット利用によるサーキット稼働率の向上」と「サーキット付帯サービスの利用による利用者単価の向上」が必要である。

また、観光来訪を雇用創出に結実させるためには、観光収入の確保が不可欠であり、「サーキット利用者以外の同行者も含めた周辺施設利用による観光施設稼働率の向上」と、「ハイエンドサービスの提供による単価向上」とが有効であると考えられる。

沖縄ならではの特徴の追求により、それら収入確保上の条件の充足可能性が高まるものと想定される。

沖縄サーキットが具備すべき特徴



(2) (仮称) 沖縄サーキットのコンセプトパターン検討に向けた参考事例

(仮称) 沖縄サーキットが目指すべき姿＝コンセプトパターン検討に向けて、日本・東アジア・東南アジアで高い知名度を有している計 7 サーキットを調査し、それらサーキットにおける用途を広く抽出、具体的な用途例と共に用途分類を整理・導出した。

その結果、

- ①観戦者を集客し、レース（スピード競技、テクニック競技）を開催する「レース」
 - ②観戦者・参加者を集客し、参加型イベントを開催する「イベント」
 - ③本格的なレース参加に向け、運転能力向上を志向しながら走行する「個人トレーニング」
 - ④レース参加は問わず走ること自体を目的に走行する「個人フリー走行」
 - ⑤販売前の自動車、発表前の技術等の試験を行う「実証実験」
- の 5 つの用途が分類・導出された。

各用途分類の導出に至った代表的なサーキット事例を用途分類毎に例示する。

①「レース」では鈴鹿サーキット（日本・三重県）が、①「レース」かつ②「イベント」の併用ではマリーナベイサーキット（シンガポール）がある。

鈴鹿サーキット（日本・三重県）は、日本で唯一 Formula1 を開催しているサーキットであり、2015年には Formula1 開催期間（3日間）で、述べ 16.5 万人を集客している。また、Formula1 以外にも多様な規模のレースを年間 50 回程度開催しており、レース開催を主要用途として運営されている。

また、マリーナベイサーキット（シンガポール）は、Formula1 の開催期間に一般道を封鎖し、市街地をコース化することで出現するサーキットである。Formula1 開催期間には毎年 20 万人を集客している。


特徴として、Formula1 のレース開催のみではなく、世界の一流アーティストを招いたコンサートやパフォーマンス、花火打ち上げ等を合わせて行い、レース目的以外のファン層の集客にも成功している。

用途分類別サーキット事例：①「レース」・②「イベント」

ターゲット	・ 国内・アジアから来訪する観光客
ターゲットの行動パターン	・ 観光目的地として、または旅程の一部来訪先としてレース・イベント期間のみ来訪する
サーキット提供価値	・ サーキットは、プロ・プロアマによるレースや、その他誘客イベントを開催する
実現イメージ	<p>大規模人数が、レースを 観戦できる環境 (国内のF1、GTで 10-15万人/3日間が来訪)</p> <p>観光客 (県内・国内・ アジアより来訪)</p> <p>利用</p> <p>沖縄市民 沖縄出身 レーサー誕生</p> <p>プロレースが開催 できる環境</p>



鈴鹿サーキット

- ・ 日本で唯一Formula1を開催しているサーキット。Formula1の開催期間(3日間)には、16.5万人の集客力を誇る(2015)
- ・ また、Formula1以外にも大規模～小規模のレースを年間50回程度開催しており、レースを主要用途として運営されている
- ・ また、メイン顧客層である男性に加え、女性・子供の来訪を促す目的で、ゆうえんちモトピアを併設



F1シンガポールラウンド

- ・ マリーナベイサーキットとして、市街地コースを活用して実施(その間、一般道は封鎖)される
- ・ 開催費用の60%を政府が負担している
- ・ 2008年～2011年で計15万人以上の外国人観光客が来訪したというデータがある(毎年の観客数は約20万人)
- ・ F1において初めてのナイトレースとして開催され、コンサート・パフォーマンスや花火のようなイベントも実施されることで、コアファン以外も取り込んでいる

大型から小型まで幅広いレースとイベントを開催し、広範囲から大規模に集客する

出所:各種調査を基に作成

③「個人トレーニング」では、Ring of the Rockies racetrack circuits（米国・コロラド）がある。

Ring of the Rockies racetrack circuits（米国・コロラド）は、レース参加に要する高額な費用を自身で拠出しプロ・アマレースに出場する富裕なジェントルマンドライバーを主対象とした会員制富裕層クラブ（入会費\$ 175,000＝約 2,000 万円）を有しており、会員は同サーキットにおけるフリー走行に加え、プロドライバーによるドライビングスクールに参加しての本格的個人トレーニングを受けられるほか、保有しているレースカーのガレージでの保管・整備、ハイグレードな食事を楽しめるラウンジサービスにおけるクラブ会員同士の交流機会の提供を受けられる。

また、家族帯同での滞在を想定し、一流リゾート地を参考にした高級宿泊施設、スパ、プール、ジム、バーラウンジ、射撃場、クライミング施設等を完備しており、家族帯同の一度の訪問で、数百万円の支払いに達するケースも存在している。

用途分類別サーキット事例:③「個人トレーニング」

ターゲット	<ul style="list-style-type: none"> プロドライバー、ジェントルマンドライバー、アマチュアドライバー(トレーニングを目的とする富裕層を主に想定) 	<p>コロラドの富裕層クラブ</p> <ul style="list-style-type: none"> 米国コロラドでは、ジェントルマンドライバーが会費を支払い加入する富裕層クラブが存在(2010年時点での入会費\$175,000) 会員は、Ring of the Rockies racetrack circuits(下図)におけるフリー走行に加え、保有している車のガレージ保管・整備、プロドライバーによるドライビングスクール参加、高級な食事が楽しめるラウンジ利用などのサービスを楽しむことができ、会員同士の交流も可能である また、リゾート地を参考に、家族を含めて楽しめる施設として、高級宿泊施設、スパ・プールやジム、バーラウンジ、レストラン、射撃場、クライミング施設等を完備している
ターゲットの行動パターン	<ul style="list-style-type: none"> 自身の技術向上を目的として、定期的に訪問し、自車の走行トレーニングを行う ジェントルマンドライバーの場合、一度の訪問で数百万円を支払い、サービスを楽しむこともある 	
サーキット提供価値	<ul style="list-style-type: none"> サーキットは、自動車の保管・整備等、利用者が気軽に来訪し運転できる環境や、運転技術向上に向けたトレーニングサービスを提供する 	
実現イメージ		
<p>技術向上とバカンスを楽しむドライバー・家族に、本格的トレーニング環境と高レベルの観光サービスを提供している</p>		

出所:各種調査を基に作成

Ascari Circuit（スペイン）も Ring of the Rockies racetrack circuits（米国・コロラド）と類似の会員制サービスを提供している事例に挙げられる。

また、Phillips Island Grand Prix Circuit（オーストラリア）においては、Phillips Island

全体＝島全体でジェントルマンドライバー向けリゾート観光サービスを提供し、その一環としてリゾート性を活かしたサーキットによるフリー走行環境やシミュレーターを活用したトレーニング環境を提供している。

コース自体も、走りながら海を見渡せるオーシャンビューを特徴としており、リゾート性を追求しているほか、島内で実施できる多様なアクティビティを訴求し、富裕層の家族バカンスニーズを合わせて取り込んでいる。

前述の通り、沖縄県が政策的に国内外の富裕層の獲得を通じた観光消費額の向上や欧米等の長期滞在型のリゾート需要の獲得を図ることとしており、「沖縄観光推進ロードマップ」において、国内外の富裕層市場の分析と受入体制の整備状況に合わせた誘客施策の展開を掲げている点と、Phillips Island Grand Prix Circuit（オーストラリア）の事例とを踏まえると、県内の様々な観光資源との連携を視野に入れた富裕層向け観光リゾート形成の一環としてのサーキット整備といった発想も視野に入ってくる。

Ascari Circuit(スペイン)の事例

場所	・スペイン	利用料	<ul style="list-style-type: none"> ・半日:1,390€ ・1日:2,990€
----	-------	-----	--

高級車を保管できるガレージ



ヘリポートを設置



ASCARI CLUBの概要

- ・入会費22,000€、2～5年目の年会費18,000€/年(オールシーズン)
- ・入会することで、優先的にコースが利用、車両の安全な場所での保管、クラブハウスの利用等が可能になる



レース開催できる設備を完備



ジェントルマンドライバーがくつろげるスペース(クラブハウス)



サーキット内でハイエンドサービスを提供すると共に、その会員化を行うことで、ジェントルマンドライバーを集客している

出所: Ascari Circuit HP

Phillip Island Grand Prix Circuit (オーストラリア)の事例(1/2)

場所	・オーストラリアのメルボルンの南に位置(島)	実施されているレース(例)	・MotoGP ・SBK ・V8スーパーカー ・スーパーカート
-----------	------------------------	----------------------	--

子供が参加できるイベントを開催

シミュレーターを設置

観客を動員してレースを開催

走りながら海が見渡せる

ピットエリアやパドックを設置

バスターミナルを設置

ヘリポートを設置

メディアセンターやガレージを設置

リゾート性を活かしたサーキット設計により、ジェントルマンドライバーを集客している

出所: Phillip Island Grand Prix Circuit HP

Phillip Island Grand Prix Circuit (オーストラリア)の事例(2/2)

島内で実施できるアクティビティ(例)	<ul style="list-style-type: none"> ・マリンスポーツ ・プール ・船でのクルーズ ・トレッキング 	<ul style="list-style-type: none"> ・ヘリコプターでの遊覧 ・美術館鑑賞 ・チョコレート工場の見学 ・牧場での散歩 	<ul style="list-style-type: none"> ・動物とのふれあい ・釣り場での釣り ・買い物・飲食 ・高級ホテルでの宿泊
---------------------------	---	--	--

サーキットを中心に島全体で、ジェントルマンドライバーに観光サービスを提供している

出所: Phillip Island Grand Prix Circuit HP

④「個人フリー走行」では、美浜サーキット（日本・愛知県）がある。

美浜サーキット（日本・愛知県）は、一般個人に対するコース貸し出しを主用途として運営されており、四輪フリー走行、二輪フリー走行及びカートフリー走行を行っている。

利用者は、1時間あたり 5,000 円程度の料金を支払い、フリー走行を行うほか、走行車両を所有していない方向けに車両レンタル（5,000～8,000 円程度）も合わせて行っているため、気軽に来訪し、フリー走行を楽しむことができる。

用途分類別サーキット事例:④「個人フリー走行」

ターゲット	・ アマチュアドライバー	美浜サーキット <ul style="list-style-type: none"> ・ 個人(一般層)に対するコース貸出を主要用途として運営されているサーキットの一つ(主に、二輪フリー走行、四輪フリー走行、カート走行に分類される) ・ フリー走行の場合、1時間5,000円程度の金額を支払い、利用することができる。また、車両レンタルも行っており、走行車両を有していない一般層も利用可能(5,000~8,000円) 
ターゲットの行動パターン	・ レース参加を目的とせずに、自身の趣味としてサーキットでの走行を楽しむ	
サーキット提供価値	・ サーキットは、気軽に来訪し、利用者が自由に走行できる環境を提供する	
実現イメージ	 <p>自由に走行が可能な環境</p> <p>アマチュアドライバー (自車持参の場合もあり)</p> <p>沖縄市民</p> <p>自動車レンタルが可能な環境</p>	

近隣のモータースポーツ愛好家のフリー走行需要を取り込んでいる

出所:各種調査を基に作成

⑤「実証実験」では、モンテブランコサーキット（スペイン）がある。

モンテブランコサーキット（スペイン）は、セビージャ地方にある企業の実証実験を主用途として運営されているサーキットであり、Formula1 のテストが可能なコース認定である FIA T1 格（FIA（国際自動車連盟）が定めるコース格式）を有している。

2つのコースを備え、それらを様々なパターンで結合・分離することで、合計 12 通りのコースパターンを設定することができ、実証内容に合わせた設定選択が可能となっている一方、情報の守秘性を重視し、レース開催を想定していないため、観客席は設置していない。また、濡路面での実証環境を実現するためのスプリンクラー設備をはじめ、様々な路面状

況による実証環境を用意しており、それら環境下での推進力、制動性等、数多くのテストを実施することが出来るほか、ピット・パドックにおいて実証結果のデータ分析を可能な設備環境が整備されているため、企業は実証対象を持ち込むだけでテストを行うことも可能である。

用途分類別サーキット事例:⑤「実証実験」

ターゲット	・自動車関連企業、大学、研究機関
ターゲットの行動パターン	・サーキットを活用して販売前の自動車・発表前の技術等の試験を行う
サーキット提供価値	・サーキットは、自由な実証ができる環境及び、信頼性の高いセキュリティ環境を提供する

実現イメージ

モンテブランコサーキット

- ・スペインのセビージャ地方にある企業の実証実験を主要用途として運営されているサーキット(FIAT1(F1のテストが可能)な認証を保有)
- ・2つのコースを結合・分離することで、12通りのコースを形成することができ、実証内容に合わせた仕様が可能(最長4,700m)
- ・レースを開催しないために、観客席等を設置していない
- ・スプリンクラー設備や、様々な路面状況のエリアを用意することで、推進力、制動性、安定性、濡れた路面の走行等数多くのテストを実施することができる
- ・ピット・パドックより内部の作業部屋に直接つながっており、内部にてデータ分析を実施することが可能

自動車開発を行う自動車メーカーや研究開発受託企業の実証需要を取込んでいる

出所:各種調査を基に作成

(3) (仮称) 沖縄サーキットのコンセプトパターン

事例分析を通じたサーキットの用途分類を踏まえ、(仮称) 沖縄サーキットが目指すべきコンセプトのパターンとして、

- ①「大型レース・イベントによる大規模集客型」
- ②「レース参加に向けたトレーニング型」
- ③「趣味用途中心フリー走行型」
- ④「新技術開発に向けた企業実証型」

の4パターンを提示する。

それら4パターンの特徴を「沖縄ならではの特性との整合性」、「収益的な自立可能性」、「想定される経済効果」及び「県内・市内におけるモータースポーツ関連団体のニーズ充足可能性」の4つの視点で整理した。

(仮称) 沖縄サーキットの主要コンセプトの整理

※相対比較にて評価を実施

主要 コンセプト ※()内は 想定規模	沖縄サーキットの特徴との整合				収益的 自立可能性 (上段:サーキット、 下段:周辺観光施設)	整備目的との整合			県内 関係者の ニーズ 充足
	シーズン オフの 取込み	キャパに 応じた通年 安定集客	アジア・日 本の富裕層 取込み	家族 同伴者の 取込み		観光振興と振興による雇用創出		観光以外の雇用創出	
						サーキット目的の 来訪人数(のべ)	来訪者の 通年安定度合		
1 大型レース・ イベントに よる大規模 集客型 【大規模】	取込可能 本土ではできな い冬の時期の レース開催が 可能である	安定集客 困難 大型レースは 一時的集客で キャパオー バーであり、 レース中心で の安定集客は 困難である	取込可能 レース・イベント を誘因に集客し、 高単価化が可 能である	取込可能 イベントと併せ て開催すること で取込可能で ある	収益化困難 ・現在の送客力ではアジア から大規模集客は困難で あり、収益の柱となる大型 レース開催はできず、収 益化は困難である ・上記同様レースでの集客 ができず、周辺施設の利用 者数も限定的となる	来訪者数は圧倒的に 多い 最大5万人程度の多くの観 光客を集客できるポテン シャルはあるが、左記、送 客力の問題により一時点 大規模集客は困難である	来訪は安定せず、 安定化は困難 レースは一時点の集客に なるため、通年安定雇用の 創出効果に乏しい	自動車整備に関する 少数の雇用創出 レース参加者・フリー走行 者向けの整備関連企業の 参画可能性があるが、フ リー走行者の安定集客が 困難な場合は限定的に留 まる	一部充足 規模が大きく、 県内関係者 が使用しにく い可能性あり (県民プロ ドライバー育 成に寄与)
2 レース参加 に向けた トレーニング 型(レース含 む) 【中～小 規模】	取込可能 冬の時期のト レーニング ニーズの取込 が可能である	安定集客 可能 トレーニング目 的のリポート客 を取込可能で ある	取込可能 トレーニング環 境を誘因に集 客し、高単価 化が可能である	取込可能 パカンス目的 の兼ねた来訪者 を取込可能で ある	収益化可能性あり ・アクセス性と年中温暖なこ とによる通年安定的に サーキットを利用する ・リゾート性による家族同伴 来訪を通じた周辺施設の 利用につながる	トレーニング目的の レポート及び家族同伴来 訪が多い 左記と同様の理由で集客 でき、かつ家族同伴による 観光客数の確保及び高単 価化につながる	来訪が安定し、ハイエン ドな雇用創出に寄与 同伴家族を含めたハイエン ド観光サービス需要の発生 により、観光サービスの高 度化と通年安定雇用創出 につながる	自動車整備・保管等に 関する雇用創出 トレーニングや走行状態可 視化・計測事業者、自動車 保管・整備関連事業者が集 積する	充足 県内関係者 が使用可能 (県民プロ ドライバー育 成に寄与)
3 趣味用 中心 フリー 走行型 【小規模】	取込可能 県内のフリー走 行ニーズを冬 の時期に取込 可能である	安定集客 可能 趣味目的のリ ポート客を取込 可能である	取込困難 他エリアにも類 似サーキットが 存在しうるため、 目的地化せず、 取込困難である	取込困難 近隣の趣味目 的の客が中心 のため、同伴者 の取込は困難 である	小規模な場合に 収益化可能性 ・温暖な気候特性により、県 内に限った小規模で安定 した多様な競技需要を取り 込める ・観光目的が希薄なため、 周辺施設の利用を行わな い	離島である沖縄への 来訪は少ない 来訪と自動車の持参に関 する金銭的なハードルが高 くなり、誘客が見込みづら い	来訪が安定し 雇用創出に寄与 温暖な気候特性により、年 間を通じてフリー走行需要 を取り込むことができる	自動車整備に関する 雇用創出 フリー走行者向けの自動車 整備関連企業が集積する	充足 県内関係者 が使用可能 (県民プロ ドライバー育 成に寄与)
4 新規技術 開発に 向けた 企業実証型 【中～小 規模】	取込可能 冬の時期の実 証実験ニーズ を取込可能で ある	安定集客 可能 通年で実証を 行いたい企業 を取込可能で ある	対象外		収益化可能性あり 高温多湿な気候故の魅力 的な実証環境提供及び自 動車メーカーの色がついて いないため、多様な企業の 利用が期待できる	対象外 (但し、実証時に観光に関連する消費を行う)		多種多様な企業に 関する雇用創出 左記理由により、完成車 メーカー・IT企業開発拠点、 県内整備事業者が集積す る(また、沖縄県における 県民の開発人材の受け皿 の確保・育成につながる)	充足 県内への自 動車関連産 業の集積・振 興に寄与

①「大型レース・イベントによる大規模集客型」

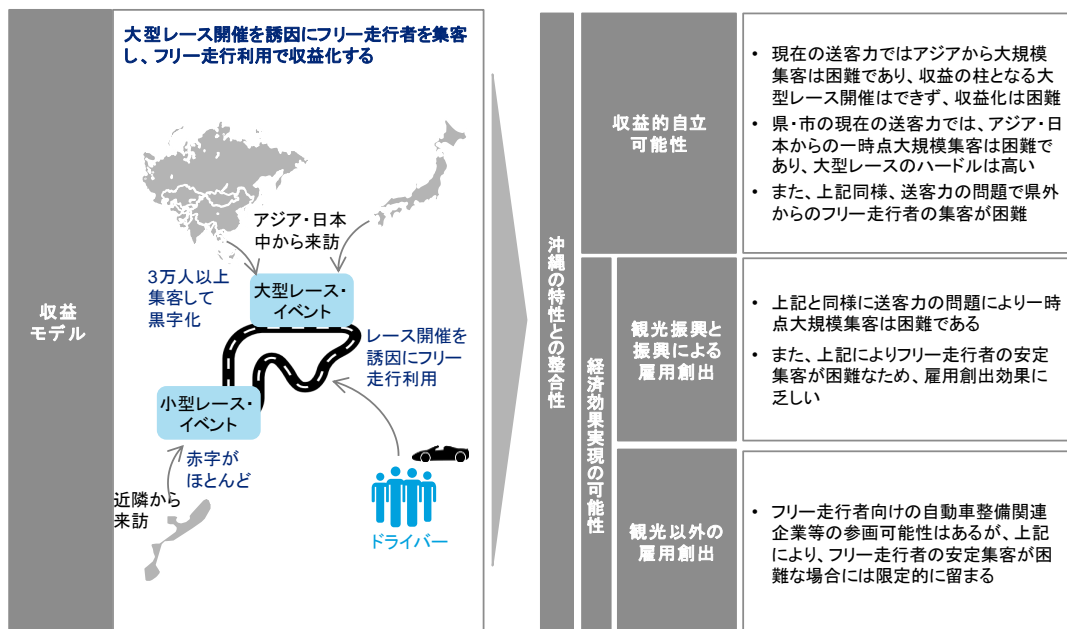
誘致するレースのフォーマットやイベント規模及びその誘致可否に大きく依存するものの、鈴鹿サーキット（日本・三重県）やマリーナベイサーキット（シンガポール）の事例に見られるように、大型レースや大規模イベントの開催を通じて数万人単位の大規模な集客を見込むパターンである。

しかしながら、沖縄への来訪を巡る交通手段上の制約により、大型レースや大規模イベントによる、数日間の短期・特定期間に集中した大規模来訪・集客には困難が伴うと想定される。

また、大型レースの開催に困難が伴うとした場合、通年安定集客のカギとなる、大型レースの開催を誘因としたフリー走行者の広域集客にも自ずと限界が生じると考えられる。

以上のことから、大型レースや大規模イベント開催の前提条件となるサーキットの規模に対して必要な収益の確保に向けたハードルは高く、かつフリー走行者の広域集客に限界があるとした場合、観光・観光以外の双方における雇用創出効果も大型レースや大規模イベント開催時の一過性の雇用を中心に、限定的に留まる可能性があると考えられる。

①大型レース・イベントによる大規模集客型: 収益モデル及び沖縄の特性等との整合性



②「レース参加に向けたトレーニング型」

Ring of the Rockies racetrack circuits（米国・コロラド）の事例に見られるような、富裕なジェントルマンドライバー等をメインターゲットにした、本格的トレーニング実施サーキットを目指すパターンである。

沖縄県の持つリゾート性を活かした家族同伴での来訪、東アジア域全域を対象としうる沖縄県の地政学的位置付けと通年温暖な気候により、通年安定的な富裕層の集客可能性が見込まれる。

また、トレーニング環境及び走行環境の整備を通じて、東アジア広域のジェントルマンドライバーのリピート来訪化と高水準の単価実現、富裕層の高水準のニーズに応えるハイエンド観光サービス需要の発生による観光サービスの高度化と同領域における雇用創出の可能性が見込まれる上、トレーニング事業者や、IoT等を駆使した走行状態可視化・計測サービス事業者の参画や自動車の保管・整備関連事業者等の参画により、観光以外の雇用創出も期待される。

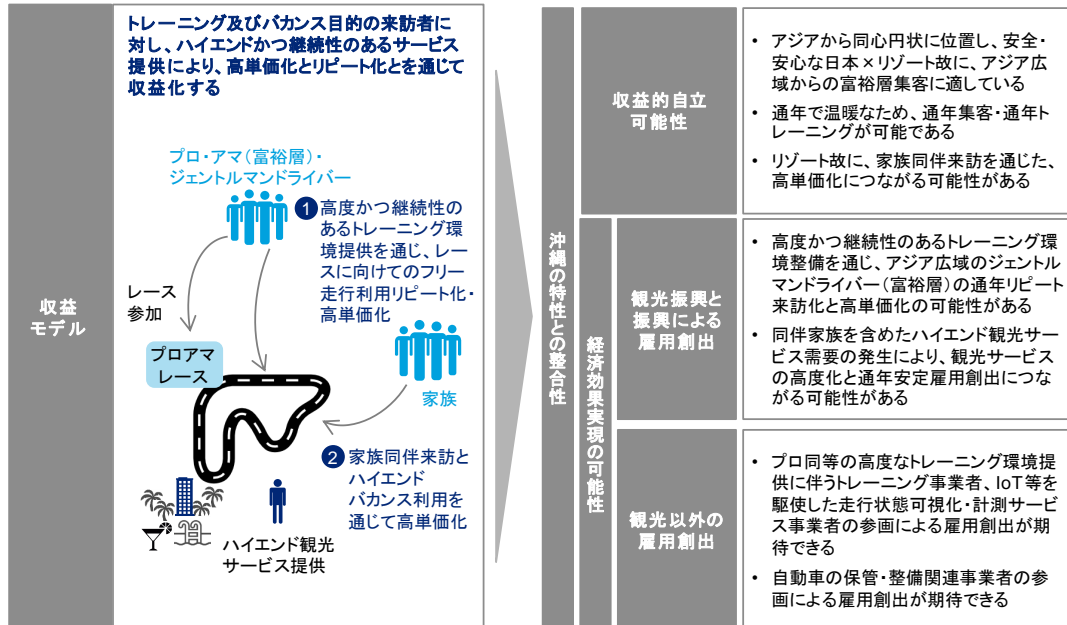
中～小規模クラスのコースで対応可能である上、高単価化が見込めるため、収益化の可能性があり、サーキット規模面において県内・市内におけるモータースポーツ関連団体ニーズとの整合性も相対的に高いと考えられる。

なお、ジェントルマンドライバーが参加する国内レースの一覧の中から、LAMBORGHINI BLANCPAIN SUPAER TROFEO ASIA SERIES の概要について下図に示す。

ジェントルマンドライバーが参加する国内開催レースは、40超を数え、その中には、アジアの富裕層が、6,000～7,000万円のランボルギーニを購入し、年間1億円程度の維持費を負担して各国を転々とする LAMBORGHINI BLANCPAIN SUPAER TROFEO ASIA SERIES のようなレースが存在する。そのレース参加者の国籍構成は、全7レースのレーススケジュールのうちスペイン開催のレースが2レース組まれているにもかかわらず、8割超がアジア国籍となっている。

加えて、ジェントルマンドライバー向けレース関係者の評でも、アジアのジェントルマンドライバー人口の増加、施設の清潔感やホスピタリティが高い日本開催のレース・イベントへの関心、走行目的に加えて家族帯同でのバカンス目的で来訪するジェントルマンドライバーの来訪目的と沖縄の持つリゾート性から、沖縄が「日本・アジアのモータースポーツの聖地」となる可能性が示唆されている。

②レース参加に向けたトレーニング型:収益モデル及び沖縄の特性等との整合性

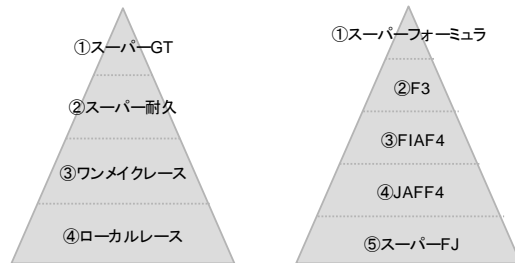


ジェントルマンドライバーが参加する国内開催レース

カテゴリ	レース名	参加台数 (1レースあたり)	参加車両	開催地域
①	スーパーGT	-	-	全国
②	スーパー耐久	-	-	全国
③	シビックレース	約20台	EK9, FD2	全国
③	86/BRZ	約130台	86/BRZ	全国
③	ヴィッツレース	約50台	ヴィッツ	全国
③	ロードスターレース	約40台	ロードスター	富士・岡山
④	アルファロメオチャレンジ	約40台	アルファロメオ	岡山
④	ユーロカップ	約30台	欧州車	岡山
④	ティンミーチャレンジ	約40台	-	岡山
④	ラッシュカップ	約100台	ポルシェ	鈴鹿・富士・岡山
④	JCCAクラシックカー	約50台	国産ヒストリックカー	筑波・富士・筑波
③	GTアジア	16台	GT3車両	富士・鈴鹿
③	スーパーカーレース	約10台	GT3車両	富士
③	VITA	10台~30台	VITA	全国
③	スーパーカート	約40台	カート	富士
④	ロータスカップ	10台~30台	ロータス	富士・もてぎ
④	スーパー7	11台	スーパー7	もてぎ
④	エネワン	47台	自作電気自動車	もてぎ
④	ミニ・クーペレース	30台~150台	ミニクーペ	美浜・鈴鹿・筑波
③	AE86レース	約20台	AE86	岡山
③	ポルシェトロフィー	10台~40台	ポルシェ	岡山・つくば
④	タイムアタックイベント	30台~100台	-	筑波・岡山・鈴鹿
④	スタッドレストライアル	約50台	-	十勝
④	ツーリングカー-S	約60台	シルビア・スイフトs2000	オートポリス
④	スーパーラップチャレンジ	約20台	GT-R, FD etc	オートポリス
④	筑波スーパーカップ	約20台	GT-R, インプレッサ etc	筑波
④	アイドラース	約120台	ポルシェ GT-R	筑波
-	ポルシェ カレラカップ	-	-	世界(日本含む)
-	Ferrari チャレンジ	-	-	世界(日本含む)
-	ランボルギーニ ブランパン	-	-	世界(日本含む)
-	スーパートロフィオ	-	-	世界(日本含む)
-	GT Asia	-	-	世界(日本含む)
-	アウディ スポーツカップ	-	-	世界(日本含む)

カテゴリ	レース名	参加台数	参加車両	開催地域
①	スーパーフォーミュラ	13台	SF4ワンメイク	全国
②	F3	13台	F3	全国
③	FIA F4	46台	F4(FIA)	全国
④	JAF F4 西地域	7台	F4(JAF)	鈴鹿・岡山
④	JAF F4 東地域	10台	F4(JAF)	もてぎ・菅生・富士
⑤	スーパーFJ	18台	S-FJ	岡山
⑤	スーパーFJ	13台	S-FJ	鈴鹿
⑤	スーパーFJ	12台	S-FJ	大分
⑤	スーパーFJ	13台	S-FJ	富士
⑤	スーパーFJ	8台	S-FJ	筑波
⑤	スーパーFJ	12台	S-FJ	もてぎ
⑤	スーパーFJ	6台	S-FJ	菅生
⑤	JCCA ヒストリックフォーミュラ	約20台	オールドフォーミュラ	筑波・鈴鹿

*1 ツーリングカーレースのカテゴリ *2 フォーミュラカーレースのカテゴリ

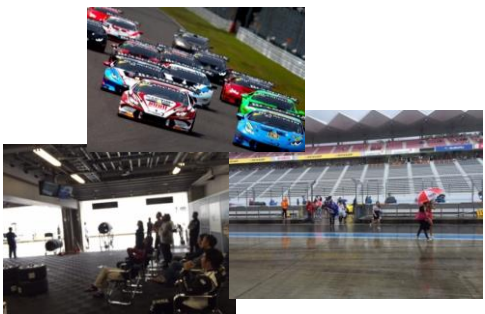


日本国内だけでも、ジェントルマンドライバーが参加するレースが多数存在する

出所:各種調査を基に作成

LAMBORGHINI BLANCPAIN SUPAER TROFEO ASIA SERIESの概要

レースの概要	<ul style="list-style-type: none"> ランボルギーニのレース部門「スクアドラ・コルセ」によって仕立てられたワンメイク車両で各国のサーキットを転戦する 2009年にヨーロッパではじまり、2012年にアジアシリーズが開始された 	レースのスケジュール	<p>【アジアシリーズ】</p> <p>ROUND1: 上海(中国)</p> <p>ROUND2: 鈴鹿サーキット(日本)</p> <p>ROUND3: プリーラム(タイ)</p> <p>ROUND4: セパン(マレーシア)</p> <p>ROUND5: 富士スピードウェイ(日本)</p> <p>ROUND6: バレンシア(スペイン)</p> <p>ROUND7: バレンシア(スペイン)</p>																								
レース参加者の国籍 (2016年9月7日時点)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>国籍</th> <th>参加人数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>台湾</td><td>5</td></tr> <tr><td>マレーシア</td><td>2</td></tr> <tr><td>香港</td><td>2</td></tr> <tr><td>日本</td><td>2</td></tr> <tr><td>韓国</td><td>1</td></tr> <tr><td>タイ</td><td>1</td></tr> <tr><td>インドネシア</td><td>1</td></tr> <tr><td>インド</td><td>1</td></tr> <tr><td>スリランカ</td><td>1</td></tr> <tr><td>ニュージーランド</td><td>1</td></tr> <tr><td>イタリア</td><td>1</td></tr> </tbody> </table>			国籍	参加人数	台湾	5	マレーシア	2	香港	2	日本	2	韓国	1	タイ	1	インドネシア	1	インド	1	スリランカ	1	ニュージーランド	1	イタリア	1
国籍	参加人数																										
台湾	5																										
マレーシア	2																										
香港	2																										
日本	2																										
韓国	1																										
タイ	1																										
インドネシア	1																										
インド	1																										
スリランカ	1																										
ニュージーランド	1																										
イタリア	1																										
参加者の特性	<ul style="list-style-type: none"> 6,000万円～7,000万円程度のランボルギーニを購入し、1億円程度の維持費を支払ってレースに参加している レース参加に向けて各国を転々としており、1回のレースで1週間以上滞在している 																										



アジアの富裕層が大金を支払ってレースに参加し、長期滞在している

出所: 各種調査を基に作成

③ 「趣味用途中心フリー走行型」

美浜サーキット（日本・愛知県）の事例に見られるように、小規模のサーキットで趣味的なフリー走行を楽しむサーキットパターンである。

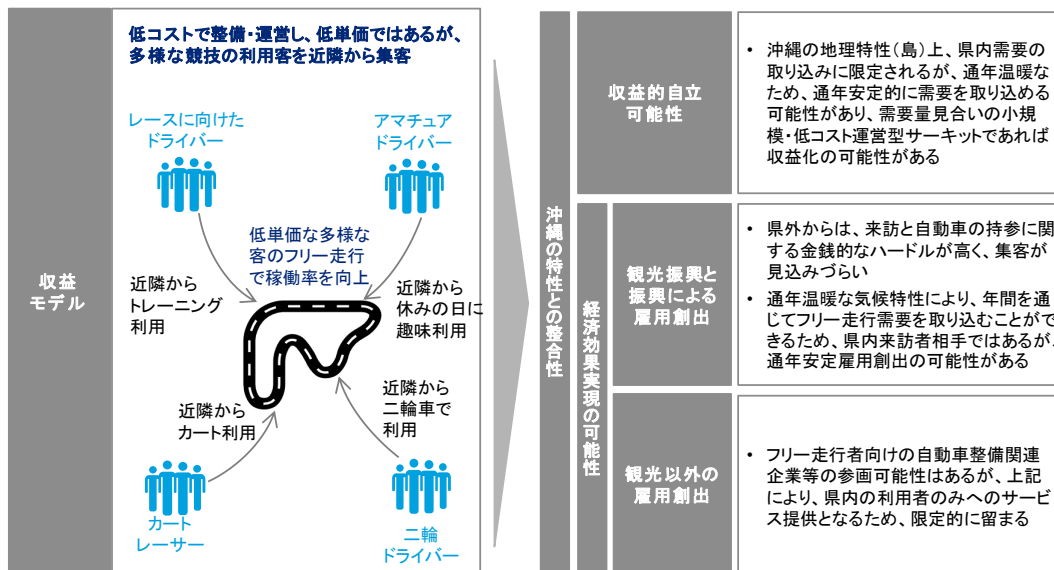
前出2パターンのコンセプトに比して、より小規模なサーキットが想定され、県内・市内におけるモータースポーツ関連団体のニーズとの整合性は高く、通年で温暖な気候特性を活かし、県内・市内から年間を通じた走行需要を取り込みうる可能性がある。

一方で、国内及びアジアの他エリアに類似のサーキットが存在しており、域外から敢えて沖縄に来て観戦する・走らせる「来訪目的化」の観点では来訪コストの高さと相まって、誘因が不足する可能性がある。

観光・観光以外の双方における雇用創出効果も、通年安定的な県内来訪者の獲得を通じた創出可能性を見込めるものの、その規模は、県内来訪者中心故に、限定的に留まる可能性がある。

また、本コンセプトパターンについては、短期ビジョン実現に向けた「(仮称) 多目的広場」と、メインユーザーや役割の重複が生じる可能性にも留意が必要である。

③趣味用途中心フリー走行型:収益モデル及び沖縄の特性等との整合性



④「新技術開発に向けた企業実証型」

モンテブランコサーキット(スペイン)の事例に見られるように、企業の実証実験をメインターゲットとしたサーキットコンセプトである。

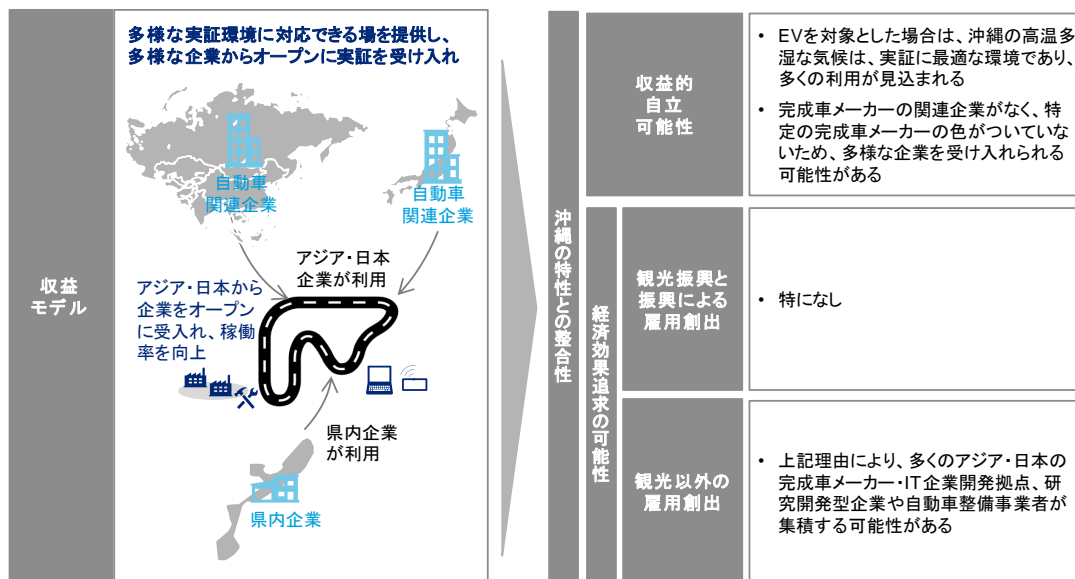
企業を対象とするため、他のコンセプトパターンと異なり、個人の観光・趣味目的の来訪ではなく、企業の出張来訪や活用・進出に伴う経済効果創出に大きな特徴がある。

その上で、例えば、高温・多湿下でのEV(電気自動車)に対する負荷実験など、通年で高温・多湿な独自の気候環境が生きうる実証領域への訴求や、東アジアで国策と相まって勃興するEV(電気自動車)関連企業の実証実験ニーズを広く取り込むこと等により、一定の稼働を獲得しうる可能性がある。

また、実証実験の受け入れを掲げることにより、エレクトロニクス・IT関連企業を含めた自動車関連企業等の来訪・活用・集積を通じ、本市が掲げる「第4次沖縄市総合計画」における雇用促進や、特に本市が企業誘致におけるターゲットに置く自動車関連産業に対する誘致上の貢献効果も期待しうる。

本コンセプトパターンは、企業活動が主対象ゆえに平日の利用が多分に想定され、他のコンセプトパターンとの組み合わせによる安定稼働の実現も視野に入れるべきである。

④新技術開発に向けた企業実証型: 収益モデル及び沖縄の特性等との整合性



(4) (仮称) 沖縄サーキットが備えるべき要件

(仮称) 沖縄サーキットの整備にあたっては、整備（施設所有）・管理運営実務の双方において様々な手法を広く検討する必要がある。

サーキットという特殊性の高い施設において安定稼働と収益を確保するためには、民間のノウハウを積極的に取り入れることが不可欠であり、整備（施設所有）・管理運営実務の双方において、様々な手法の採用を視野に入れ検討する必要があると考えられる。

想定されるパターンとして、

- ①整備（施設所有）・管理運営実務共に行政が担い、従来型の公共サービス提供方式である「公設公営」形式
- ②整備（施設所有）は行政が担うが管理運営実務は民間に委ね、管理運営委託（指定管理者制度）を念頭に置いた「公設民営」形式
- ③整備（施設所有）を民間に委ね、整備した施設をリース方式等で行政が借用して管理運営実務を行う「民設公営」形式
- ④PFI事業や第3セクター方式の採用を視野に、整備（施設所有）・管理運営実務共に民間に委ねる「民設民営」形式

の4パターンが挙げられる。

サーキットの整備(施設所有)×管理運営実務における想定パターン

		管理運営実務	
		行政	民間
整備 (施設所有)	行政	①公設公営 従来の公共サービス	②公設民営 管理運営委託(指定管理者制度)
	民間	③民設公営 施設借用(リース方式)	④民設民営 PFI事業 第3セクター方式

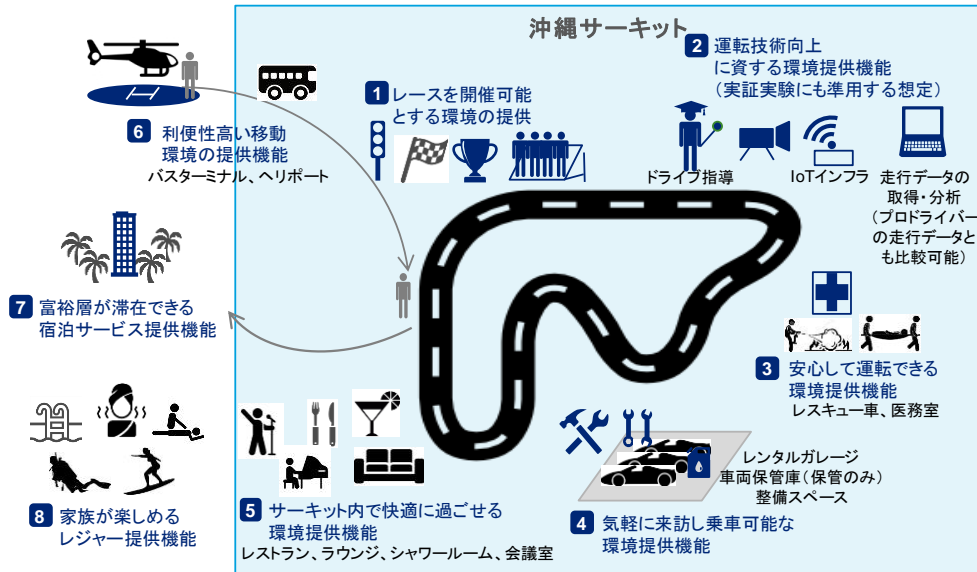
(仮称) 沖縄サーキットの具体的な施設規模や設備要件については、本基本構想の検討に続く基本計画や基本設計において検討することとなるが、従前のコンセプトパターンを念頭に、(仮称) 沖縄サーキットで有効と考えられる機能を整理すると下図が想定されるが、今後短期ビジョンである(仮称) 多目的広場での検証等を踏まえ検討が必要である。

サーキット自体に求められる機能、観光を中心としたサーキット外の施設機能の双方で構成されており、具体的には、

- ①一定のレース開催を可能とする要件・格式を備えたコース
- ②ドライブ指導、走行データの可視化を実現するIoTインフラ等、運転技術向上に資するトレーニング機能(企業向け実証実験への準用も視野)
- ③事故やアクシデントに備えてのレスキュー車や医務室等の緊急対応機能
- ④メンテナンスされた愛車に手ぶらで来訪して乗車できる、整備サービス付きレンタルガレージ等の自動車保管・管理機能
- ⑤同伴した家族も含めてサーキット内で快適に過ごせるレストラン、ラウンジ等のホスピタリティ機能
- ⑥整備されたバスターミナルやヘリポート等、来訪者への高い移動利便性を提供する移動手段
- ⑦富裕層を含めた来訪者が、コース近隣に快適に滞在可能な宿泊サービス機能
- ⑧帯同した家族もバカンスを楽しめるレジャー機能

が想定される。

(仮称)沖縄サーキットにおいて有効と考えられる機能



FIA公認コース、高水準のトレーニング及び家族同伴でのハイエンド観光ニーズへの対応機能の具備が有効と考えられる

上記のうち、特にコースが有すべき「格式」については、「(仮称)多目的広場」との役割を明確化し、かつ域外から沖縄への来訪目的となりうるレースの開催余地を具備しておく観点から、FIA 国際モータースポーツ競技規則における「グレード 2 以上の要件を充たすサーキット」が一つの目安となると考えられる。

一定の格式を確保し、観戦が来訪目的となりうるレースを開催する場合 (コンセプトパターン①「大型レース・イベントによる大規模集客型」)、ジェントルマンドライバー等を対象にプロ・アマレース参加に向けた本格的な走行トレーニング環境を提供する場合 (同②「レース参加に向けたトレーニング型」) の双方に対応でき、かつ企業実証等 (同④「新技術開発に向けた企業実証型」) における訴求力を確保しうる水準になると考えられる。

ジェントルマンドライバー参加レースを基にしたグレード検討

■ ツーリングカーレース

カテゴリ	レース名	参加台数 (1レースあたり)	参加車両	開催地域
①	スーパーGT	-	-	全国
②	スーパー耐久	-	-	全国
③	ジベックレース	約20台	EK9, FD2	全国
③	86/BRZ	約130台	86/BRZ	全国
③	ヴィッツレース	約50台	ヴィッツ	全国
③	ロードスターレース	約40台	ロードスター	富士・岡山
④	アルファロメオチャレンジ	約40台	アルファロメオ	岡山
④	ユーロカップ	約30台	欧州車	岡山
④	ティンボミーティング	約40台	-	岡山
④	ラッシュカップ	約100台	ボルシェ	鈴鹿・富士・岡山
④	JCCAクラシックカー	約50台	国産ヒストリックカー	筑波・富士・筑波
③	GTアジア	16台	GT3車両	富士・鈴鹿
③	スーパーカーレース	約10台	GT3車両	富士
③	VITA	10台~30台	VITA	全国
③	スーパーカート	約40台	カート	富士
④	ロータスカップ	10台~30台	ロータス	富士・もてぎ
④	スーパー7	11台	スーパー7	もてぎ
④	エネワン	47台	自作電気自動車	もてぎ
④	ミニ・クーペレース	30台~150台	ミニクーペ	美浜・鈴鹿・筑波
③	AE86レース	約20台	AE86	岡山
③	ボルシェトロフィー	10台~40台	ボルシェ	岡山・つくば
④	タイムアタックイベント	30台~100台	-	筑波・岡山・鈴鹿
④	スタッドレストライアル	約50台	-	十勝
④	ツーリングカー-SS	約60台	シルビア、スイフトs2000	オートポリス
④	スーパーラップチャレンジ	約20台	GT-R, FD etc	オートポリス
④	筑波スーパーカップ	約20台	GT-R, インプレッサ etc	筑波
④	アイドラース	約120台	ボルシェ GT-R	筑波
-	ボルシェカラカップ	-	-	世界(日本含む)
-	Ferrariチャレンジ	-	-	世界(日本含む)
-	ランボルギーニブランパン	-	-	世界(日本含む)
-	スーパーバートロフィオ	-	-	世界(日本含む)
-	GT Asia	-	-	世界(日本含む)
-	アウディスポーツカップ	-	-	世界(日本含む)

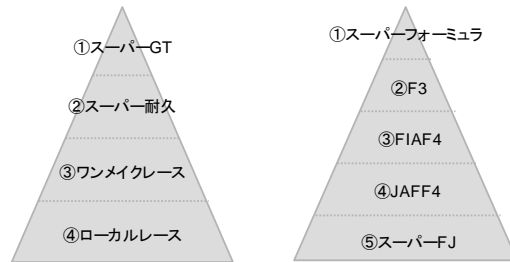
■ フォーミュラカーレース

スーパーフォーミュラ開催にはグレード2が必要

カテゴリ	レース名	参加台数	参加車両	開催地域
①	スーパーフォーミュラ	19台	SF4ワンメイク	全国
②	F3	19台	F3	全国
③	FIA F4	46台	F4(FIA)	全国
④	JAF F4 西地域	7台	F4(JAF)	鈴鹿・岡山
④	JAF F4 東地域	10台	F4(JAF)	もてぎ・菅生・富士
⑤	スーパーFJ	18台	S-FJ	岡山
⑤	スーパーFJ	13台	S-FJ	鈴鹿
⑤	スーパーFJ	12台	S-FJ	大分
⑤	スーパーFJ	13台	S-FJ	富士
⑤	スーパーFJ	8台	S-FJ	筑波
⑤	スーパーFJ	12台	S-FJ	もてぎ
⑤	スーパーFJ	6台	S-FJ	菅生
⑤	JCCA ヒストリックフォーミュラ	約20台	オールドフォーミュラ	筑波・鈴鹿

*1 ツーリングカーレースのカテゴリ

*2 フォーミュラカーレースのカテゴリ



抽出したコンセプトパターンへの幅広い対応を視野に入れた場合、FIAグレード2の取得が一つの目安になる

出所: 各種調査を基に作成

第 4 章

基本構想

第4章 基本構想

本業務においては、短期・中長期ビジョンとその実現に向けた取り組みを通じた（仮称）沖縄サーキットの目指すべき姿を「メインコンセプト」として策定し、そのメインコンセプトの実現に向けた「基本方針」を定め、それらを合わせて「基本構想」に位置付ける。

短期・中長期ビジョンで掲げたステップを通じて、市民のモータースポーツの認識と受容を促し、「県内モータースポーツの聖地化」を経て、（仮称）沖縄サーキットの整備による「日本・アジアの聖地化」を目指すことで、滞在型観光の来訪誘因を新たに創出し、自動車関連分野を含めた雇用創出の機会を本市にもたらしていく。

これらの経済効果が若年層を中心とした市民にもたらす多様な就労機会に加え、様々なモータースポーツが市内で開催され、国内はもとよりアジア域からの多数の観光来訪者がその熱戦に心奪われる「ワクワクドキドキ」が市内いっばいに溢れる本市の将来像を「夢と活力をまちに与える“モータースポーツの聖地”」に含意し、その実現に際して追求すべき経済効果を「新たな滞在型観光・雇用の創出を実現するサーキット」に明示して、メインコンセプトに位置付けた。

メインコンセプトの実現に向けたサーキット整備における基本的な方向性を整理した「基本方針」として、「沖縄に適した安定集客が可能な施設づくり」、「沖縄の特性を活かした観光拠点となり、賑わいが創出される施設づくり」、「近隣の住環境に配慮した施設づくり」、「地域社会に貢献する施設づくり」の4点を掲げる。

まず、「沖縄に適した安定集客が可能な施設づくり」では、沖縄のモータースポーツニーズや交通インフラといった「制約」を意識し、中小規模で安定的に集客し、収益的な自立を目指す施設づくりの必要性を掲げている。

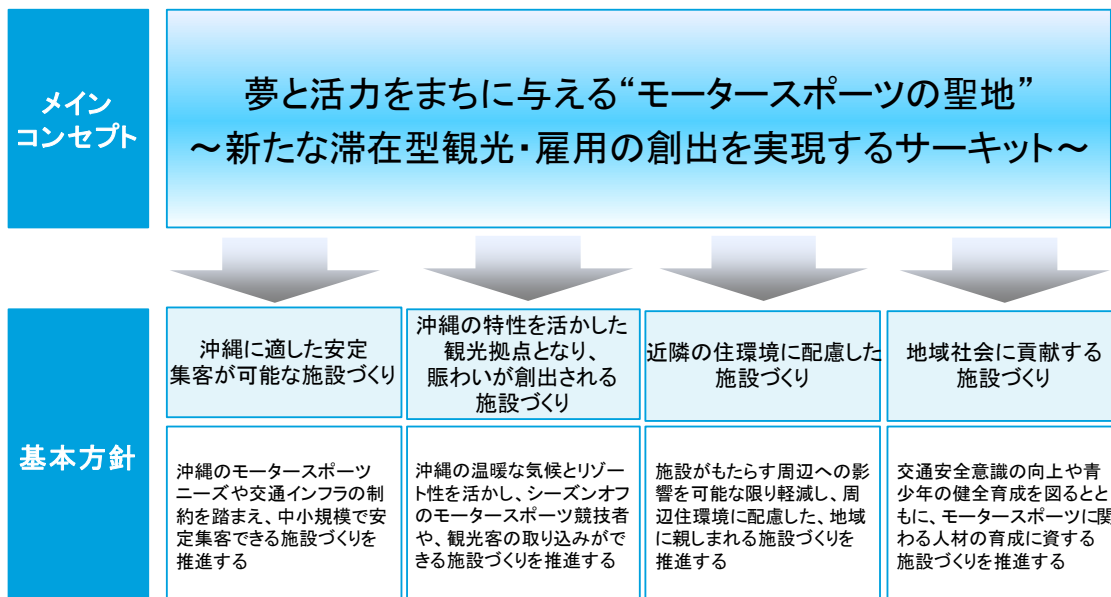
一方、2点目の「沖縄の特性を活かした観光拠点となり、賑わいが創出される施設づくり」では、沖縄の温暖な気候やリゾート性といった沖縄の「強み」に着目し、シーズンオフのモータースポーツ競技者や、観光客の取り込みができる施設づくりを推進することを明示している。

3点目の「近隣の住環境に配慮した施設づくり」は、サーキットが近隣住環境にもたらす騒音等の影響を踏まえつつ、地域と長期にわたって共存し、地域から親しまれる施設づくりが不可欠であることを掲げている。

最後の4点目「地域社会に貢献する施設づくり」では、サーキットが「楽しみの提供」以外に、機能として持ちうる人材育成側面、特に交通安全意識の醸成側面での貢献を合わせて目指していくことを掲げている。

これら 4 点の基本方針を踏まえつつ、メインコンセプトである「夢と活力をまちに与える“モータースポーツの聖地”～新たな滞在型観光・雇用の創出を実現するサーキット～」を踏まえた（仮称）沖縄サーキットの実現を目指していく。

メインコンセプト及び基本方針



第5章

今後の課題

第5章 今後の課題

(仮称) 沖縄サーキットを整備する上で短期・中長期ビジョンを段階的に進めていくことが重要であり、そのような中、今後の課題として優先的に行うべきは、短期ビジョンの実現に向けた「(仮称) 多目的広場」整備に向けた検討である。

市民のモータースポーツに対する理解が十分には醸成されていない現状に鑑みた、(仮称) 沖縄サーキット整備に向けたステップとして、広範なスポーツやイベント開催の一環として、モータースポーツ関連イベントやモータースポーツ競技等市民の多様なニーズに対応できる施設として「(仮称) 多目的広場」を整備することで、市民へのモータースポーツの「自然かつ段階的な浸透」を図ることを定めた。

「(仮称) 多目的広場」での上記取り組みを通じた、市民のモータースポーツに対する受容性、施設周辺の住環境への影響等の検証が、(仮称) 沖縄サーキットの整備に必要である。

短期・中長期ビジョン：(仮称) 沖縄サーキットの実現に向けた段階的整理



「(仮称) 多目的広場」整備に向けた検討事項として、

- ・ 広場の利用用途の具体化
- ・ 県内を中心とした想定利用者の把握
- ・ 想定利用者が施設に求めるニーズの把握

を行う必要がある。

それらの検討においては、県内・市内モータースポーツ関連団体との協議を通じた詳細なニーズの把握、より広範な事例の調査、県が開催するイベント等との連携可能性の検討等が必要と考えられる。

その上で、想定利用者へのヒアリング実施による検証を加えつつ、

- ・ 上記ニーズに応えるビジネスモデルの検討
- ・ マネタイズの方法の具体化
- ・ 簡易収益シミュレーションを通じて収益化のポイント導出
- ・ 運営オペレーション上のリスク抽出
- ・ 具体的な用地の抽出・選定

等を進め、長期安定的な運営が可能なモデル構築を行っていく必要があると考えられる。