

資料1 検討委員会開催概要

1. 第1回検討委員会

(1)開催概要

日時：平成29年8月16日（水）15：00～17：00

場所：沖縄市役所4階 庁議室

次第：

1. 開会
2. 市長あいさつ
3. 委員紹介
4. 委員長の選任について
5. 議事内容
 - 議事1 （仮称）モータースポーツ多目的広場整備計画調査業務について
 - 議事2 整備候補地について
 - 議事3 施設の果たすべき役割について（整備コンセプト及び整備方針の設定）
6. その他
7. 閉会

(2)議事録(概要)

■議事1（仮称）モータースポーツ多目的広場整備計画調査業務について

- 委員長 計画策定のスケジュールについて、パブリックコメントの実施と反映がほぼ同時期に予定されているが、パブリックコメントで出た意見を反映させていくというイメージなのか。それとも、パブリックコメントが終わってからまとめて全部反映させるのか。
- 事務局 パブリックコメントは随時挙がってくると考えられるので、その都度、市で確認して計画に反映する。
- 委員長 パブリックコメントの出し方のイメージとしては、3つの候補地や優先順位を提示するということによいか。
- 事務局 パブリックコメントの内容としては、候補地だけではなく、今回議論した内容について報告書としてまとめた形で提示していくことを考えている。
- 委員長 可能であれば、コザモータースポーツフェスティバルの来場者向けにアンケートを行ってはどうか。専用場所が必要なのか、今回の検討について知っているのかを聞くことで、市民県民の認識を高めるきっかけにもなる。
- 事務局 コザモータースポーツフェスティバルでは、毎年来場者アンケートを実施している。また、今回検討した内容もイベントの中でPRしながら、市民県民の期待を高めていきたいと考えている。

■議事2 整備候補地について

- 委員 整備候補地の比較検討について、候補地 1【沖縄市霊園より南側付近】と候補地 2【旧倉浜ごみ処理施設跡地】では、整備に要する期間の見込みにどれくらいの差があるのか。また、「相当な時間」というのは、年数にするとどれくらいなのか。把握している範囲でよいので具体的に教えていただきたい。
- 事務局 候補地 1【沖縄市霊園より南側付近】の整備期間については、具体的にはまだ明確ではない。米軍基地内ということで、日米合同委員会などで合意が必要であり、手続き上時間がかかるため、「相当な時間を要する」と表記させていただいた。候補地 2【旧倉浜ごみ処理施設跡地】の整備期間については、役所内での調整が必要ということで、「多少の時間を要する可能性がある」と表記させていただいた。
- 委員 早目に実現していただきたい。候補地 1【沖縄市霊園より南側付近】については、日米合同委員会と聞いた時点で躊躇してしまう。役所内での多少の調整ということであれば、候補地 2【旧倉浜ごみ処理施設跡地】の方が実現性が高いと思う。候補地 3【旧知花ゴルフレンジ跡地】については、住宅地が近接しているという時点で無理かなと思っている。他府県の事例を見ても、騒音問題で車を走らせることができず、本来の目的で使用することができていない。事務局案としても、候補地 2【旧倉浜ごみ処理施設跡地】は点数も高く、実現性に対する期待値も高い。
- 委員 コザ運動公園でのイベントでも、駐車場確保については沖縄市との連携が必要となっている。各候補地での駐車場確保はどうか教えていただきたい。
- 事務局 （仮称）モータースポーツ多目的広場を整備するにあたっては、競技者だけではなく、観戦者のための駐車場スペースなど、様々な機能が必要になるが、配置や機能については今後検討していく。どの候補地においても、イベント時に対応できる駐車場を確保することが難しいと考えている。まずはどの程度の規模を設定するのかを検討し、周辺の土地状況などを含めて検討を行っていく。候補地のみで駐車容量を完備するというわけではないということでした承していただきたい。
- 委員 （仮称）モータースポーツ多目的広場の拡張も考えているのか。
- 事務局 あくまでゴールは本格的なサーキット整備であり、それに向けてのステップとして（仮称）モータースポーツ多目的広場を整備すると考えている。中長期ビジョンに進むにあたっては、（仮称）モータースポーツ多目的広場の運用や利活用についての検証を行い、県内のモータースポーツへの認知度向上や機運などを確認しながら、次の段階を考えていく。
- 委員 候補地 2【旧倉浜ごみ処理施設跡地】について、3つの中では一番適当だと思うが、周囲に養豚場などがあり、畜産業の方々から騒音について了承を得ることが課題と考える。沖縄市は地域の方々の了解を得るための意見交換が必要で、場合によっては補償問題まで発生するのではないかと危惧している。騒音対策については、費用も大きく、結局は競技利用が制限される可能性もある。本来はモータースポーツのための（仮称）モータースポーツ多目的広場のはずが、他の用途に使われる広場になってしまわないか危惧している。米軍施設内の広場を想定し、中長期ビジョンにある（仮称）沖縄サーキットが描けていると思う。短期ビジョンの計画ではあるが、相当の時間を要するとしても、米軍基地内の活用も視野に入れて同時並行で

検討することで、中長期ビジョンの達成が早まるのではないかと。

事務局 周辺施設への対策については、今後の詳細な調査検討を踏まえ、最終的には地域の理解を得て整備していく。(仮称)モータースポーツ多目的広場については、短期ビジョンとして位置付けており、実現できるように取り組んでいく。将来的な部分については、候補地がまだ決定されていないので、短期ビジョンを進めていながら、中長期ビジョンを見据えて検討していくものとする。

委員 中長期ビジョンの(仮称)沖縄サーキットは沖縄市に作るイメージか。

事務局 沖縄市の事業であり、そのように考えている。

委員 沖縄市にそのような大きな土地があるのか。委員がおっしゃったように10年ぐらいいければ広大な米軍施設内が活用できると思う。県内外から来訪してもらうためには、バックストレート300m程度のサーキットを作る必要がある。短期ビジョンとしては候補地2【旧倉浜ごみ処理施設跡地】を進めながら、候補地1【沖縄市霊園より南側付近】も並行して考えた方がよい。

■議事3 施設の果たすべき役割について(整備コンセプト及び整備方針の設定)

委員 候補地2【旧倉浜ごみ処理施設跡地】について、走行距離と面積が大きな要素になってくると思うが、昨年度の報告書p.49のレースのカテゴリーからするとどこまでが開催可能であるのか。また、観光面から、県外や市外から観戦に来てもらうために、どのレースが開催できるのか教えていただきたい。

事務局 昨年度の報告書p.49のレースのカテゴリーについて、中長期ビジョンで対応レースを検討していたが、今回は短期ビジョンということで、二輪、四輪のオンロード競技を想定している。想定競技について、どのような機能を持たせどういったものを実施するのかという方向性を定めていく。

委員 ジムカーナの基準で、ドリフトやレーシングカート、ミニバイクはできるのか。

事務局 (仮称)モータースポーツ多目的広場として様々な競技利用を想定している。安全対策を図る上で、JAF公認基準(ジムカーナ及びカート)にて細かく安全基準が示されているので、それが他の競技にも対応できるか調べていく。安全性の担保が前提と考えており、JAF公認基準に照らして検討するものとしている。

委員 レーシングカートについては、広さに応じて安全基準が変わってくる。例えば、直線が150m以上ある場合、壁まで何mの安全エリアを設けるかが示されている。それにより、国際レース及び国内レースの開催可能なレースが決まってくる。壁からなるべく離れた方がよいという安全性の観点から、広い土地が必要である。その意味でも、候補地2【旧倉浜ごみ処理施設跡地】であれば、地方戦レベルのカートコースは作れると思う。

委員 計画策定のスケジュールについて、パブリックコメントとあるが、企業に対するアンケートも予定しているのか。企業のニーズが把握できれば、住民への説明もしやすいのではないかと。

事務局 モータースポーツ関係団体や自動車メーカーなども含めて、(仮称)モータースポーツ多目的広場の利用イメージやニーズの意向調査を行う予定である。

-
- 委員 観光振興の観点から、県外客利用も入れていただきたい。また、県外で比較的成功しているサーキット場には、ホテルが併設されているように思う。鈴鹿サーキットはその代表的な例で、ツインリンクもてぎは企業の研修にも使われている。計画として宿泊施設などがあるとよい。
- 委員長 候補地の近くの宿泊施設や他のイベントとリンクできるようなものについても調査できるとよい。
- 事務局 観光振興の観点として、県外客利用や観光産業等との連携について追加する。また、県外客のモータースポーツ利用について教えていただきたいが、レンタルカーの状況はいかがか。
- 委員 県外からの利用者も増えているが、最近ではアジアからの観光客も増えており、9割が海外客の利用という日もある。一番多いのは香港、次いで台湾、中国、韓国、マレーシアといった感じ。それを踏まえると多言語対応も必要と考えている。沖縄は立地がよいので、観光の目玉として展開できると思う。
- 委員 候補地 1【沖縄市霊園より南側付近】と候補地 2【旧倉浜ごみ処理施設跡地】は、畜産施設が近くにあり、臭いの問題が懸念されるが観光的には大丈夫なのか。
- 委員 ククル読谷サーキットにも近接して豚舎があり、観光客から臭いと言われるが、「沖縄らしい」とか「懐かし臭いがする」とも言われている。大変ではあるが仕方がない。
- 委員 県外事例視察について、映像や画像などイメージがしやすいような説明をお願いしたい。
- 委員 何よりも騒音対策が全てだと思う。ククル読谷サーキットで騒音調査を行うということだが、単純に音量を計るだけではなく、こういった対策を行えば何デシベル下がるといった検証を行って欲しい。第 2 回検討委員会では特に騒音がテーマになってくると思われるため、しっかりとした検証データを出していただければと思う。
- 事務局 県外事例視察ではわかりやすい資料で説明する。今回実施する騒音調査では、遮音壁設置による予測も行うため、第 2 回検討委員会で検証結果を提示する予定である。
- 委員 「交通安全の普及啓発」とあるが、どのような活動を想定しているのか。JAF としては、シニアを対象にしたシニアドライバースクールやセーフティドライバースクールなどの活動を行っているが、そこまでイメージしているのか。
- 事務局 JAF が日頃行っている活動はもちろん、加えて県内には子ども向けの交通安全教室を支援する NPO 団体が複数あることから、(仮称)モータースポーツ多目的広場を活用して青少年健全育成や交通安全教育を行っていきたいと考えている。また、警察においても訓練施設が不足しているという話も聞くので、警察関係者にも活用してもらい、交通安全に繋がる取り組みを展開したいと考えている。
- 委員 委員から交通安全啓発について話があったが、先月から、県警と沖縄県自動車販売協会とで、アクセルの踏み間違えを抑制する機能がついたサポートカーを県民、特に年配の方に体験してもらい普及させる取り組みを展開している。県警から沖縄県自動車販売協会へ相談があり、自動車学校を開催地として進めている。また、北谷トヨタランドでも誤発進を抑制する装置を普及させるための社員研修を行って

る。県民に向けた研修施設があれば、交通安全という観点から普及していくのではないか。

委員 以前、事故の分析官をしていたが、高齢者の歩行者事故が最も多く課題となっていた。しかし、高齢者大学で高齢者の方々に話しをしてもなかなか理解してもらえず、受講者が事故で死亡する事案が発生してしまった。結局は、若いうちからの教育が大事であると感じた。5年前にサポートカーを使った安全教育を提案したが、当時はSUBARUのアイサイトが出始めた時期で、各社それほど浸透していなかった。警察として一企業を支援する形はよくないという認識で、取り組みが展開できなかった。現在は、各社が積極的に導入しており、警察としてもやりやすくなった。沖縄警察署でも県警本部からそのような話があれば、積極的に参加して進めるようになってきている。安全教室の開催場所として、自動車学校が提案されていたが、自動車学校は日曜日でも営業しているので調整が必要になってくる。(仮称)モータースポーツ多目的広場が整備されたら、我々も活用できるのではないかと期待している。

委員 候補地2【旧倉浜ごみ処理施設跡地】である程度同意がいただければ、そのまま進めていきたいと思っている。必要な機能や施設については、皆さんとの話し合いになるかと思うが、サーキット場を作ることに市民県民の理解が優先と考え、段階を踏んで次に繋げていけるようにしたい。今後整備がなされると、ここで何をやるのが重要となってくる。皆様のご協力で、より具体的な話しになってくると思うのでよろしくお願ひしたい。

委員 宿泊施設なども誘致していきたい。候補地2【旧倉浜ごみ処理施設跡地】は、沖縄北インター付近で南北へのアクセスもよい。北インター近くのモータルを改修した「ホテル シャララ」を視察したが、立地がよいことから、世界各国からの宿泊がされている。視察した日にもドイツ人の方が宿泊していた。我々からすると遠いと感じるが、県外や海外の方からは、沖縄北インターは南北へのアクセスがよいという認識がある。東南植物楽園も楽しい企画を計画しているので、エリア的には面白いと思う。

委員 「関連産業の振興」について、中長期ビジョンで示した(仮称)沖縄サーキットと違って、短期ビジョンでの(仮称)モータースポーツ多目的広場では、どのような関連産業振興の可能性があるのかまとめていただきたい。それにより、私達の手伝えることが明確になるのではないかと思う。

委員長 前回の調査でも、自動車メーカーの研究開発や大学と共同研究するフィールドとして活用させて欲しいという要望もあったので、それが実現できるとよい。また、ドローンのレースをしたいという企業やベンチャーも結構あり、公園などを借りて行っているようだが、場所が少ないということで、ドローンのレース場としても活用できれば面白いのではないかと思っている。

委員 具体的な騒音対策があれば教えていただきたい。

事務局 ハード面では高速道路にも設置している遮音壁の設備があり、運用(ソフト)面からは競技の際に騒音規制をかける手法がある。県外では、一度に走る台数を制限している事例もある。事例を参考にしながら、今後の委員会でご意見いただきたい。

委員 委員会として、整備候補地の現地視察はあるのか。

事務局 整備候補地の現地視察は検討させていただきたい。最優先候補地の選定については、市で検討するが、その手続きを進めるにあたっては、今回の検討結果を基に進めていきたいと考えている。施設の果たすべき役割について、今回の委員会において、(仮称)モータースポーツ多目的広場の整備コンセプトと方針がこれでよいのか確認し、今後の計画検討を進めていきたい。

委員長 議事2「整備候補地の決定」について、候補地2【旧倉浜ごみ処理施設跡地】を本委員会の総意として、市で議論するということでよろしいか。

全委員 了承する。

委員長 ありがとうございます。議事3「施設の果たすべき役割」についても引き続き議論はするが、方向性としては事務局案でよろしいか。

全委員 了承する。

委員長 ありがとうございます。事務局で今後調整を進めていただきたい。本日の日程は全て終了とする。ありがとうございました。



2. 第2回検討委員会

(1)開催概要

場所：倉浜衛生施設組合 管理棟 大会議室

日時：平成29年11月20日（月）15：00～

※整備候補地（旧倉浜ごみ処理施設跡地）視察後、大会議室に移動し、検討委員会を開催

次第：

1. 開会
2. 報告
（1）県外事例調査について
3. 議事内容
議事1 騒音対策のあり方について
議事2 安全対策のあり方について
議事3 導入機能・施設について
議事4 ソーニング、施設整備について
4. その他
5. 閉会

(2)議事録(概要)

■報告 県外事例調査について

- 委員 企業などがテスト走行でデータを取るためには、路面をサーキットで利用できるレベルにする必要がある。
- 事務局 確かにそうだと思う。一方、キョウセイ交通大学については、一般の舗装でかなりひび割れも見受けられたが、一般的な舗装はノイズが出るのでテストに向いているという話も伺った。
- 委員 稼働率はどうなっているのか。本来のモータースポーツでの利用とそれ以外での利用についての稼働率が知りたい。
- 事務局 筑波サーキットのジムカーナ場については、稼働率が6割を越えている。本庄サーキットは細かい稼働率は把握していないが、二輪・四輪の利用は多い。キョウセイ交通大学については、平日は9割以上を研修で稼働しており、週末はレースやイベントで利用されている。筑波中央サーキットについては、個人経営であり、できる範囲でやっており、競技会は年間3～4回、フリー走行については週に1～2回程度となっている。
- 委員 舗装路の素材については、県内で使用されている路盤材を改良するのか。私自身競技をしている中で、1番悩まされるのが沖縄の路面の μ （すべり摩擦係数）の低さである。本土との差は歴然である。宮古島の素材は良い印象がある。本土から取り

寄せるよりは、離島のサンプリングもしてみてもどうか。

委員 沖縄県内の競技者は μ が高い路面での走行経験が少ないため、本土では成績を残せなかった。路面については、県内一般道と同じ素材を使うのは避けたい。

事務局 舗装の考え方については、後ほど説明するが、今回の施設がサーキット専用施設ではなく、(仮称)モータースポーツ多目的広場という位置付けであるため、一般道レベルを想定しているが、本土との比較やコストも勘案しながら今後検討していく。

■議事1 騒音対策のあり方について

委員 サーキット側に遮音壁を想定しているようだが、豚舎側や歩道側に設置することも含めて調査することもあるのか。

事務局 現段階では、当該施設の敷地境界に遮音壁を設置することを考えている。今回の調査結果については、立地条件(地形など)が考慮されていないので、今後現地の状況を踏まえて設置範囲など検討していきたいと考えている。

委員 遮音壁については1m単位で延長できるのか。

事務局 一度施工したものに対して、追加で高くできるのかはメーカーに確認しないとわからないが、恐らくそのような対応は厳しいと思う。

委員 今回の騒音測定では、周波数の数値は出せないのか。

事務局 今回の測定では周波数までは出していない。

委員長 コザモータースポーツフェスティバルにおいてもドリフトは行われているが、騒音に関して周辺からのクレームはないのか。

委員 コザ運動公園近くに住んでいるが、ピースフルラブ・ロックフェスティバルやエイサーまつりの音は結構聞こえてくるが、ドリフトの音は一切聞こえてこなかった。説明会の際に、コンサートの音とサーキット走行の音の違いなど、参考になるものがあると理解してもらいやすいのではないかと。

■議事2 安全対策のあり方について

委員 事故については、観光という立場からみても、沖縄市にとって大きなダメージとなるので万全な安全対策をお願いしたい。

委員 競技者からの意見として、沖縄県内の一般的な道路の舗装面は他府県に比べて滑りやすいというのは周知の事実である。競技において、雨天時は滑りやすく事故に繋がる確率が高い。舗装後の2、3年はよいとしても、経年劣化で路面が削られてくると滑りやすくなり、転倒や車両が観客席に突っ込んでしまうような予期せぬ事故に繋がる可能性もある。整備費にも関わるので難しい面はあると思うが安全確保の点から、国道及び高速道路レベルの素材を希望する。

■議事3 導入機能・施設について

委員 施設を競技利用する際、主催者が設定するコースレイアウトについて、施設管理者が競技に合わせてその都度しっかり安全確認をチェックできるようにする必要があ

- る。また、JAF公認の申請について、どこが申請者になるのか。
- 事務局 整備は沖縄市が行うので沖縄市を予定しているが、今後の検討材料とする。
- 委員 基本的にはサーキット場を運営している団体が申請するが、ジムカーナコースであればクラブが年間契約をし、その契約書をもって申請することができる。もし、加盟団体になるのであれば、あまり細かい問題はないと思う。
- 委員長 行政でも可能であるのか。
- 委員 可能だと思うがあまり聞いたことがない。逆にニュースになって面白いかもしれない。また、ライセンス同様、公認の申請期間も決まっており11月から12月に申請する必要がある。競技開始の3ヶ月前には申請する必要がある、費用もかかるので申請期間には注意した方がよい。
- 委員 豚舎や養鶏場もあり、周辺の方々との話し合いは重要となってくるので、是非頑張っていたきたい。
- 委員 この場所は地盤沈下など想定しているのか。
- 事務局 そういった可能性も含めて、基本設計前に土質調査を行ったうえで、路盤構成を検討する予定である。
- 委員 競技者だけではなく、観客にも楽しんでいただける取り組みが必要である。ここは実験場所のような役割を果たす可能性があり、関わる人が増えて産業や雇用に繋がるといったモデルを提示することができれば企業誘致に繋がると思う。その手法については、事務局だけではなく、委員からのご提案いただければと思う。
- 委員長 アイデアがあれば提案していただきたい。ちなみに、ここが完成した場合、沖縄市のフェスティバル等は全てこちらで開催する予定か。
- 事務局 今後の検討課題である。
- 委員 宮崎県の椎葉村の事例として、当時携帯も繋がらないような地域であったが、全日本ラリー選手権「ひえつきラリー」の開催では、地域の高齢者が沿道から応援するなど、イベントとして村をあげて関わっていた（2005年の九州南部を襲った台風により、コースが大きな被害を受け隣町的美郷町に開催地を移した）。モータースポーツについては、興味のない方には暴走族の延長のような印象を持っている方もいる。せっかく公認を取得するのであれば、スポーツとして周知してもらえよう、年間カレンダーに明記するなど、市とJAFが連携した取り組みができるとよい。
- 委員 観光的な観点から、ラリー業界は大きく分けて、毎年同じコースを走る「ミツメリア」と、全国各地で行われる「ラリーニッポン※」の2つの団体がある。どちらもクラシックカーのラリーで、ラリーニッポンにおいては、今年は台湾で開催される予定となっていることから、沖縄での開催も可能であることが予想される。普段お目にかかれない車が見られるということで、沖縄でも古い車を所有している方はたくさんいるので、観光的な観点からも（仮称）モータースポーツ多目的広場は整備していただきたい。
- 委員長 年末に糸満漁港で開催されるエコカーレース「Energy Challenge Okinawa 2017 国際競技大会」では、国内の高校生や高専生、大学生や社会人まで幅広い技術者等のものづくりに関わる方々が参加している。また、そのイベントにて、車を

解体して部品パーツを全部並べて、どういったもので出来ているのか、どうやって動いているのかを子ども達に見てもらおうことも行う。以前はプリウス PHV を解体したが、今回は日産の新型リーフを予定している。車を走らせるのもよいが、ものづくりの現場の方々にも来ていただき、車の構造やより良く走る方法がわかるような場としても、(仮称)モータースポーツ多目的広場が活用できればよいと感じた。

■議事4 ゾーニング、施設整備について

委員 今回初めて現地を視察したが、道に迷うことがあったので、初めて訪れる方をはじめ、市外県外の方々をスムーズに誘導できるようにしていただきたい。

委員長 案内板やバス停からのアクセスも含めて、エリア全体のということか。

委員 おっしゃるとおりである。

委員長 今後の委員会で、エリア全体でどうしていくかという点も考慮していただきたい。

委員 コストの検証や維持管理費も含めて、どのくらい機能を高められるのか検討していくが、1番気になっているのは遮音壁設置と舗装路についてであり、コスト面も考慮しながらきちんと説明していきたい。舗装路については比較をしたことはないが、滑りやすさについては沖縄で手に入る素材と本土でしか手に入らない素材の差が考えられる。輸送費などのコストを含め総合的に判断し最適なものを考えていきたい。

事務局 第3回検討委員会は12月27日(水)午後とし、場所は沖縄市役所を予定している。時間と会議室の場所については決まり次第連絡する。本日はどうもありがとうございました。



3. 第3回検討委員会

(1)開催概要

場所：沖縄市役所4階 庁議室

日時：平成29年12月27日（水）15：00～16：45

次第：

1. 開会

2. 議事

議事1 管理運営のあり方について

①基本方針の設定、②年間利用計画（案）、③管理・運営計画、④収支計画

議事2 事業計画について

①概算事業費、②整備手法の検討

3. その他

4. 閉会

(2)議事録(概要)

■議事1 管理運営のあり方について

委員長 管理運営の基本方針の設定（直営方式＋サービス/維持管理の業務委託方式）について、実際に沖縄市の事業で行っているものはあるのか。

事務局 全国的にも公園内の飲食施設（売店、スターバックス、ローソンなど）はその方式を取り入れている。

委員 案のイメージがつきにくい。コザモーターフェスティバルでは、市の施設を使用しつつ、各団体が企画に沿ってブースを設置した。使用する団体がその場所を管理するというわけではなくて、企画に沿ってそういった場所を使用するというイメージか。イベントの運営や安全面の確保については委託したところがやるのか。

事務局 本来、市が行う業務を委託先が行うということで、参入する民間事業者には年間必要な経費と一般管理費（利益）を含めた委託費によって運営していただく。施設を利用することによって発生する収入については全て市のものとなるので、業務委託契約の場合、民間事業者さんは一般管理費のところで利益を確保するということになる。指定管理者になると、独自事業ということで様々な収益事業によって生じた利益を収益としてあげることができる。

委員長 単発ではなく、年間通しての受託となり、使用料などの収入は沖縄市に戻すことになる。

事務局 運営内容についても、沖縄市が仕様書のようなものを作成してそれに沿って行うので、ある程度縛りがある。

-
- 委員 業務委託を受けた側の想定する収入支出はほぼ同じだと考えてよいのか。
- 事務局 収支シミュレーションでいえば、自主事業がそれにあたる。
- 委員長 どこまで委託するのか。
- 事務局 施設自体の管理運営は市の直営で考えているので、沖縄市の支出となるが、ソフト事業にかかる講師などの人件費については自主事業となっている。具体的には決まっていないが、運営のかなりの部分を委託すれば、人件費の何割かが委託費にまわっていくと考えられる。
- 委員 全て市の収入になるということは、想定されている以上のイベントを開催して利益が出たとしても、民間事業者としては儲からないということなのか。
- 事務局 「直営方式＋サービス/維持管理の業務委託方式」について、新設の施設の場合、比較する実績がない中で民間事業者も参加を躊躇する部分もあることから、当面は公共施設というところで市が検証などをしっかりと行い、軌道に乗ってきたら、指定管理方式に移行していきたいと考えているので、民間が入ってもいつまでも収益が上がらないということにはならない。
- 委員 「直営方式＋サービス/維持管理の業務委託方式」について、場所利用の観点からすると、競技団体としては公平性が保たれるよい案だと思われる。

■議事2 事業計画について

- 委員長 パブリックコメントにも事業費は掲載するのか。
- 事務局 掲載内容については、今後内部で検討させて頂きたい。
- 委員 整備する具体的なイメージパスについて、どのタイミングで市民県民に提示できるのか。
- 事務局 今年度の業務内で作り上げ、報告書に掲載する予定である。
- 委員 資料 3-1 収支シミュレーションについて、利用者は1日108,000円の利用料をどのように受け止めているのか。借りた人が主催者となりチケットを売る場合、料金設定や収益に制限は設けないのか。また、施設の設定利用料金を上回る収益があった場合、その上回った分の扱いはどうなるのか。
- 委員 スポーツの「観る」「育てる」「支える」について、短期ビジョンの多目的広場整備時から考えるのか、それとも中長期ビジョンのサーキット整備時から考えるのか、それについても触れておいてもよいのではないかと。利用料だけで運営するのは厳しいので、常設ショップのテナント収入やネーミングライツなど、利用者がいなくても収入が得られるような仕組みが必要ではないか。支出のどの部分が委託料になるのかもいずれ提示して欲しい。
- 事務局 利用料については、県外の事例をみても妥当な金額、あるいは低い設定で今回はシミュレーションしているが、その点は競技団体側にも伺いたいところである。利用料以外の収入については、今後具体的に検討していきたいと考えているが、施設内に看板を設置した広告収入や民間事業者参入によるショップ併設等も検討していきたいと考えている。スポーツに関する視点は、短期ビジョンでも可能な限り役割を

- 担うものと考えている。支出の委託部分については、今後具体的に検討していくものと考えている。
- 委員 カートコースやイベントの内容にもよるが、県外に比べて利用料は安く設定されていると思う。
- 委員長 県外からの利用可能性があるのではないか。
- 委員 県外では雪などによるシーズンオフがあるため、年中利用できて手頃な料金であれば沖縄まで訪れる可能性は高いと考える。そうなった場合、県内と県外で料金設定を区分する必要も出てくるだろう。
- 委員 JAF 公認コースの公認申請費用も含まれているのか。
- 事務局 含まれていない。
- 委員長 申請費用はどれくらいかかるのか。
- 委員 公認コースとする場合には、サーキットであれば576,000円、ジムカーナ等スピード競技では1級と2級で104,800円、3級51,500円の初期申請費用の他、毎年、コースの許可申請にも費用がかかり、スピード競技であると1級と2級で1年83,900円（3年239,100円）、3級で1年41,100円（3年117,300円）となっている。また、競技会の格式によりかかる費用も様々である。
- 事務局 路面清掃車についても1台800万円（定価）するなど、初期費用については他にもあるので、最終的な報告書ではそれら可能性も記述したいと思う。
- 委員 利用料の考え方について、研修・講座受講料の市民の研修とはどういったものを想定しているのか。市民とは団体を指すのか。また、モータースポーツをする市民ではなく、交通安全の講習をする市民・団体に対しては低額料金ということか。
- 事務局 交通安全講習を受ける市民や市内団体に対しての受講料の減額や減免をイメージしているが、その他警察等の公的団体の利用についても減免などを想定している。
- 委員 人件費について、（仮称）モータースポーツ多目的広場は4名で運営可能なのか。他の施設でもこの規模を4名で運営できているのか。施設長の給与については、県内の給与水準が上がってきていることや、県内にモータースポーツ施設の運営経験者が少なく、県外から来てもらう可能性が高いことを考えると、もう少し余裕を持った方がよいのではないか。運営人数と人件費の単価に不安がある。
- 事務局 運営体制については、筑波サーキット等からのアドバイスを参考にしている。確かに運営人数は多い方がよいが、人件費は支出の中で最も割合が多くなるということで、この規模では3~4名が妥当との意見をいただいている。ちなみに、本庄サーキットは5名（社員4名、アルバイト1名）、キョウセイ交通大学は8名体制だが、平日の研修受入れが多いためであり、土日の場所貸しでは職員の負担が減る分2名で運営していた。ご指摘のとおり、施設長には高いスキルが求められ、広く県外からも公募するという可能性はある。人件費については、コザ運動公園を参考にしているが、いただいたご意見も加味して検討したいと思う。
- 委員 全体的なスケジュールとして、報告書作成後はどのように流れていくのか。
- 事務局 報告書作成後、市民意見を募集するためのパブリックコメントを1ヶ月間実施していく。

委員 パブリックコメントの後はどういった手続きを踏んでいくのか。

事務局 パブリックコメントで意見を募集し、いただいた意見を踏まえて、再検討、3月に報告書を策定し、委員の皆様への報告と沖縄市HPへの掲載を行い、次年度には設計に取り掛かる。

委員 この計画はそのまま進むということか。

事務局 そうである。

委員長 報告書素案については、今回の意見を反映させパブリックコメントを行い、市民や関係者からご意見いただき、報告書に反映させとりまとめていく。報告書の前段は、これまでの意見が反映されており、騒音調査や現地視察を踏まえて計画を作っているという形になる。今回の意見も反映させ素案としてとりまとめ、皆さんには素案ができた段階でお知らせする。事務局と委員長の私とで詰めて整理していきたいと考えているが、このような手続きで進めてよいか。

全委員 了承する。

委員 出来上がったものはHPからダウンロードできるのか。

事務局 パブリックコメントは素案の段階で沖縄市HPに掲載するのでダウンロード可である。

委員 近くに養豚場や養鶏場があるため騒音の影響が懸念される。我々もかつて本部町で二輪レース場を運営していたが、山の向こう側の住民から騒音に対する苦情があった。実際現地に確認しに行ったが「聞こえるな」程度で法的には問題ない範囲であったが、住民からは「うるさい」「昼寝ができない」とのことで、役場からも注意され対策を講じはしたが、結局撤退せざるを得なかった。大きなお金が動く前に、周囲への対策をしっかりと行う必要がある。近隣の方々に事前説明する場合は、個別にするのか説明会を開催するのかなども考えていく必要がある。

事務局 本年度は住民への説明会を行う予定であり、しっかりと合意形成していくことを考えている。

委員 広告収入として15箇所想定しているようだが、1箇所の大きさはどれくらいか。遮音壁へ広告物は設置できるのか。

事務局 企業側がいくら出せるかで大きさも変わってくるかと思う。交渉によって決まると考えている。遮音壁への広告物の設置は、遮音壁のメーカーとの協議かと思うが、吸音材を考慮しながら設置することになるかと思う。

委員 雨天や台風等の天候により使用できない日も考えると、安定した収入源である広告収入は重要となる。コザしんきんスタジアムも参考になるのでは。

委員長 ネーミングライツ含め検討して欲しい。

委員 遮音壁が5mの高さがあれば有効活用できそうである。金額設定が5万円であれば、うちの会社でも出したいと思う。価格にも配慮しながら、中小企業や個人経営者などが出資しやすいものがよい。

委員長 15箇所としているが、数は増やせるのか。

事務局 ざっくりとした設定のため、実際にはいくらかでも増やせられる。

委員 スーパー車輛（清掃車）について、大きな路面を清掃するのであれば国道で使用されている大型清掃車が必要ではないか。中古車で購入する等も含め検討した方がよい。

委員長 維持管理など施設に関する備品が積み上がっていくときちんとした支出が出ると思われる。今回は最後の委員会で、今後はパブリックコメントを行い報告書をまとめた段階で皆さんに知らせる。他に意見はないか。先程事務局からもあったが、素案については今回の委員会の意見を反映し、完成させていきたい。調整については委員長と事務局の方で行っていききたいと思うがご了承いただけるか。

全委員 了承する。

委員長 ありがとうございます。それでは事務局へお渡しする。

事務局 本日は年末の忙しい中ありがとうございました。委員会としては最終的な報告書を取りまとめるまでが仕事ではあるが、全体で集まるのは本日が最後となっている。次年度からは設計業務を予定しているが、今後は委員会形式でない形で意見を聴取することを考えている。今年度業務の委員会としては、今回で一旦区切るということで、本当にありがとうございました。





資料2 JAFコース公認規定における安全基準

1. JAF国内スピード行事競技コースの公認規定(ジムカーナ)

以下に、JAF国内スピード行事競技コースの公認に関する規定（ジムカーナ）に定められた安全基準を整理する。

<p>第9条 安全基準 1. 通則</p>	<p>1)本基準はJAF公認のスピード行事競技を開催するコースとして事前に満足しておくべき条件を定めたものである。 2)JAFはコース公認にあたり本基準に従いコース査察を行い、既設のコースについては過去の運営上の経験と実績を考慮し、また新設のコースについてはそのコースの立地条件および運営のための安全面等を調査した後、代案または特例を認めることができる。</p>
<p>2. コースの基準</p>	<p>スピード行事競技に使用する競技コースは、競技種別毎に以下に定める基準に従い設定する。 1) ジムカーナコース (1)全長：300m以上3,000m以下とする。直線区間は300m以下とする。 (2)幅員：3m以上。ただし高速制限のため限定された個所にゲート幅を設置する場合は、参加車両に応じ3m以下の幅員が許される。 (3)路面：コース路面は原則として平坦なこと。軟弱な部分のない、硬く表面処理された路面(ターマック、コンクリート、アスファルト等)とする。 (4)フィニッシュエリア：フィニッシュラインは最終の方向転換から10m以上の位置に設けることとする。 (5)減速レーン(ストップレーン)： フィニッシュラインの前方には安全な直線の減速レーンを設けること。減速レーンの距離は最終方向転換とフィニッシュライン間の距離の1.5倍以上を必要とし、かつ走路と同様の路面であること。</p>
<p>3. 観衆エリアの設定と防護設備の基準</p>	<p>●競技コースの周辺に観客を導入する場合には、安全に十分注意し、下記に示すセーフティゾーンおよび/または防護設備を整えること。ダートトライアルコースについては、想定される競技コースからの飛散物に対し策を講じること。 ●また、車両がコースを逸脱した場合、重大な危険を招くことのないよう留意し、特に転落の恐れのある箇所についても下記に掲げる防護設備もしくは同等の効果をもつ他の防護設備を設置すること。</p>
<p>1)コーナーの外側</p>	<p>(1)表9-1の防護設備を用いる場合は、走路端から防護設備までの間に、少なくとも次に示す計算式によって求められる距離のセーフティゾーンを確保し、さらに防護設備の後方に同表に示す隔離距離をおきロープ等で仕切った観衆エリアを設定すること。 $\text{舗装路} : \frac{V^2 - 920}{230} (m) \quad \text{非舗装路} : \frac{V^2 - 920}{130} (m)$ ※Vは参加車両のうち最も速い車両のコーナー進入初速度をkm/hで表したもの (2)表9-2の防護設備を用いる場合は、防護設備の端から同表に示す隔離距離をおきロープ等で仕切った観衆エリアを設定すること。 (3)表9-3の防護設備は競技運転者、競技参加者その他競技に関わる者のみの防護を目的としたものであり(例:防護設備の開口部を塞ぐ場合等)、少なくとも(1)に示す計算式によって求められる距離のセーフティゾ</p>

	ンを確保し、さらに防護設備の後方に同表に示す隔離距離をおきロープ等で仕切った立入り可能エリアを設定すること。
2) コーナーの内側および直線部	(1) 表 9-1 の防護設備を用いる場合は、その後方に同表に示す隔離距離をおきロープ等で仕切った観衆エリアを設定すること。 (2) 表 9-2 の防護設備を用いる場合は、防護設備の端から同表に示す隔離距離をおきロープ等で仕切った観衆エリアを設定すること。 (3) 表 9-3 の防護設備は競技運転者、競技参加者その他競技に関わる者のみの防護を目的としたものであり(例:防護設備の開口部を塞ぐ場合等)、その後方に同表に示す隔離距離をおきロープ等で仕切った立入り可能エリアを設定すること。
3) タイヤバリア	ガードレールやコンクリートウォール設置に伴い、衝突する車両の衝撃を和らげるため、タイヤバリアの設置が必要な場合がある。タイヤバリアは、ガードレール等の後部支持体に堅固に固定されることが望ましい。

表 9-1

防護設備	仕様	隔離距離
コンクリートウォールまたは石垣	高さ 75cm 以上、厚さ 20cm 以上。	3m 以上
仮設コンクリートウォール	高さ 90cm 以上、厚さ 7cm 以上、1 個あたりの正面幅 180cm 以上、奥行は高さの 80% 以上。	
ガードレール	JIS A 種の仕様が望ましい。ジムカーナ D 車両が走行する場合は 2 段ガードレールとする。	
土嚢または土盛	高さ 1m 以上、上底 1.8m 以上、下底 3m 以上。走路に対し 60° 以上の角度を有すること。	4m 以上

上記以外の防護設備については JAF が査察・検証を行ったうえこれを代案として認めることがある。

表 9-2

防護設備	仕様	隔離距離
自然または人工の防護壁の上に観衆を入れる場合	高さ 2m 以上、2.5m 未満の防護壁。走路に対し 60° 以上の角度を有すること。	1.5m 以上
	高さ 2.5m 以上の防護壁。走路に対し 60° 以上の角度を有すること。	50cm 以上

表 9-3

防護設備	仕様	隔離距離
車 列	軽自動車およびトラックは使用不可。ジムカーナ D 車両が走行する場合は前面にタイヤバリアを設置すること。	4m 以上

4. パドックの基準	パドック(競技車両を保管、待機できる場所)は、前記の表 9-1、表 9-2、表 9-3 により競技コースと明確に仕切ること。また減速レーンから直進してパドックへ進入することなく、パドック入口で必ず一旦停止を要する設定としなければならない。
5. 消火体制の基準	<p>●コースのいかなる地点にあっても消火要員は事故発生後実際に可能な範囲で出来るだけ早く現場に到着し、車両の火災を消火するために適切な方法で介入し得ること。このため消火要員は常時使用できる内容量 3kg 以上(ハロンについては 1kg 以上)の乾性の化学消火器、またはそれと同等の能力を有する消火器を常時 1 本以上携行し待機すること。</p> <p>●また、オーガナイザーは上記消火器を、ジムカーナ競技については競技中少なくとも常時 3 本以上、ダートトライアル競技については各走路監視ポスト毎に競技中少なくとも常時 1 本以上用意すること。また、消火活動専用の車両を用意することが望ましい。なお、オーガナイザーは競技開始前に消火機材および消火要員の準備体制について確認すること。</p>
6. 救急施設の基準	<p>1) ドライバーの事故の手当てに限らず、参加関係者、役員をも含めて応急手当ができる体制であること。観衆については別途に応急手当ができる体制を備えておくことを推奨する。救急施設(救護室)の設置にあたっては、視覚的隔離に留意のうえ、1 階に置き、衛生管理用給水設備を確保すること。</p> <p>2) 救急活動専用の車両を複数台用意すること。</p>
第 10 条 コースの安全確保	<p>1. 公認されたコースについては、第 9 条「安全基準」に従って競技会開催中の安全性を確保すること。また、公認申請者は、競技会に限らず練習走行またはテスト走行であっても、コースで発生した事故については速やかに JAF に報告すること。</p> <p>2. 競技会審査委員会は、コースが本規則に定める安全基準に適合していない場合、または査察に基づく JAF 指導勧告、改善指示が実行されていない場合は、コースを修正させ、もしくは競技会を中止させることが出来る。</p> <p>3. 公認申請者は、公認を取得した後コースレイアウトや安全施設に対する変更、改修を行う場合には、事前に JAF に報告しその指示に従うこと。もしこれを怠った場合は、格式の変更もしくはコース公認の取り消しが課される場合がある。その場合既に支払った公認申請料は返還されない。</p>

出展：「JAF 国内スピード行事競技コースの公認に関する規定」(2013.8.1 改正、2014.1.1 施行)

2. JAF国内カートコース公認規定(レーシングカート)

以下に、JAF国内カートコース公認規定に定められた安全基準を整理する。

<p>第 11 条 安全基準 1. 通則</p>	<p>1)本基準はJAF公認のカート競技を開催するコースとして事前に満足しておくべき条件を定めたものである。 2)JAFはカートコース公認にあたり本基準に従い査察を行い、既設のカートコースについては過去の運営上の経験と実績を考慮し、また新設のカートコースについてはそのカートコースの立地条件および運営のための安全面等を調査した後、代案または特例を認めることができる。</p>
<p>2. コースの基準</p>	
<p>1)走路の全長</p>	<p>(1)最短 制限付格式公認カートコース 全クラス 400m、準国内格式公認カートコース 全クラス 600m 国内格式公認カートコース 全クラス 800m 但し、2013年12月31日以前に公認されたコースには適用しない。 (2)最長 1,500m (3)直線の距離 最大 170m</p>
<p>2)スタートラインを設置する直線路</p>	<p>(1)スタートラインから第1コーナーまでは50m以上であること。 (2)スタートラインから手前の最終コーナーまでは50m以上であることが望ましい。 (3)スタートラインから第1コーナーまでの幅員は最小8m以上とすることが望ましい。また、スターターがすべてのカートの動きをひと目で見通せる状態のコース上でなければ幅員に関係なくスタートラインとして使用してはならない。</p>
<p>3)走路の幅員</p>	<p>(1)最小 7m 但し、1993年12月31日以前に公認されたコースには適用しない。 (2)最大 12m ただし1.5mの余裕を認める。</p>
<p>4)路面の勾配</p>	<p>(1)縦方向 最大 5% (2)横方向 内側に対して 最大 10%</p>
<p>5)設けるべき曲線部の数</p>	<p>準国内公認以下およびジュニア国内開催コースは5カ所以上、うち2カ所は90°以上とする。</p>
<p>6)路面</p>	<p>全コースについて同一とし、舗装とする。</p>
<p>7)セーフティゾーン(ランオフエリア/退避地帯)</p>	<p>(1)セーフティゾーンはトラックの側縁から測定した距離が2m以上無ければならず、またセーフティゾーンの外側にはフェンスまたは壁がなければならない。 (2)平行するコース間の距離は、それぞれの側縁から4m以上離れていなければならない。 (3)高速コーナーおよび下り勾配の最後に設けられたコーナーの外側は、コースの側縁から5m以上のセーフティゾーンを必要とする。 (4)コースとピットロードの間は2m以上のセーフティゾーンを設けなければならない。 (5)上記(1)~(4)のセーフティゾーンの距離を満たしていないコースにあっては、必要とおもわれる箇所にクラッシュパッド、またはその他の安全保持に効果のある方法でそれを補い、かつJAFの派遣する査察委員によって、その安全性が承認されなければならない。なお、上記の条件を満たし得るコースにおいても査察委員が必要と認めた箇所は、安全を期するため</p>

	に保護物の設置が義務づけられる。
8)ピットおよびピットロード	<p>(1)ピットエリアはパドックの延長上にあってはならず、明確に区分された独立面積を有していなければならない。</p> <p>(2)ピットロードの幅員は2m～3mとする。</p> <p>(3)ピットイン、ピットアウトのそれぞれのコースに接続する部分は、通常走行ラインよりはずれた地点に設けなければならない。また、ピットアウトの際ドライバーの視野を妨げるような施設をコースとの間に設けてはならない。</p> <p>(4)ピットロードはピットイン、ピットアウトするドライバーが完全に見通せる設計でなければならない。</p> <p>(5)必要に応じ車両の速度を減らすことを目的としてピットロードにシケインを設けること。</p>
9)スタートライン手前25mの位置にイエローラインを引くこと。	
10)競技中、車両に対し音量測定を実施するため下記に従い音量測定場所を設置すること。	
11)パドック	パドックは独立しそのコースの出走可能台数に見合った適当な面積を持ち、ピットおよび駐車場等と混同されるような使い方は認められない。
12)灯火信号	<p>スタート信号は次の要件に基づく灯火信号を使用することを強く推奨する。</p> <p>(1)スターティンググリッドの前方10m～15mの場所に設置すること。</p> <p>(2)トラックの上方2.5m～3.5mの高さに設置すること。</p>
13)競技監視施設	<p>(1)国内格式公認コース：</p> <p>①トラック路面からの高さが3m以上の視点が得られ、且つコース全体を監視できるコントロールタワーを設置すること。</p> <p>②主要なコーナーには監視ポストを設置し、コース委員（ポスト要員）は2名以上待機させることが望ましい。また監視ポストの防護は適宜実施すること。</p> <p>(2)準国内格式公認コース：</p> <p>①すべてのコースが見わたせる競技運営を監視できる施設を設けること。</p> <p>②コース委員（ポスト要員）を防護できるようなコーナーポストを常設すること。</p> <p>(3)制限付格式公認コース：</p> <p>上記(2)準国内格式公認コースに準ずる。</p>
14)計時施設	計時はコントロールタワー内にて行うことが望ましいが、少なくとも他の場所から完全に隔離された施設の中で行わなければならない。競技役員以外の者が自由に入出りできる構造であってはならない。
15)計時装置	<p>(1)国内格式公認コース：自動計測装置を備えること。併せてバックアップ体制を確立し故障等による計測不能が発生した場合、異なる自動計測装置または光電管装置や手動等による計測が可能となる措置を講じること。</p> <p>(2)準国内格式公認コース：自動計測装置を備えることを強く推奨する。光電管装置や手動等による計測装置を備えること。併せてバックアップ体制を確立し故障等による計測不能が発生した場合、異なる光電管装置または手動等による計測が可能となる措置を講じること。</p> <p>(3)制限付格式公認コース：自動計測装置を備えることを強く推奨する。光電管装置や手動等による計測装置を備えること。併せてバックアップ体制を確立し故障等による計測不能が発生した場合、異なる光電管装置または手動等による計測が可能となる措置を講じること。</p>
16)消火施設	適宜、消火器または消火施設を設けること。
17)救急施設	<p>(1)国内格式公認コース：</p> <p>①救急施設を設置するとともに、少なくとも1台以上の救急車を配備する</p>

こと。

②医師団長の他に応急手当のできる有資格者 1 名以上が、上記施設に常駐していなければならない。

③救急施設には別表 1 に示す薬品および医療設備を備えることが義務づけられる。また、同施設は参加者の手当てに限らず、参加関係者、役員、観客も含めて応急手当ができる体制であることが望ましい。

(2) 準国内格式公認コース：

①救急施設またはこれに代わりうる施設を設置するとともに、少なくとも・台以上の救急車を配備すること。

②応急手当のできる有資格者・名以上が、上記施設に常駐していなければならない。

③救急施設には別表・に示す薬品および医療設備を備えることが義務づけられる。

(3) 制限付格式公認コース：上記(2)準国内格式公認コースに準ずる。

別表 1

器具類	担架、毛布、簡易副木、ピンセット、ゴム手袋、ハサミ類
医薬品	(1) 創面洗浄消毒薬類 オキシドール、アクリノールガーゼ (2) 創面保護用品 カットバン(大、中) 包帯(太、細) 油紙、滅菌ガーゼ、 脱脂綿、三角布、バンソウコウ (3) その他の医薬品 シップ薬(打撲、筋肉痛)、目薬、虫さされかゆみ止め薬、 鎮痛剤(頭痛、歯痛)、胃腸薬、整腸薬(下痢止め)、冷 シップ用氷のう (注) 薬品類は有効年月日に注意すること。 清潔な箱に入れ、直射日光をさけて保管する。

18) 応需病院の指定

(1) コース所有者およびオーガナイザーは競技開催にあたって事前に最寄りの救急病院を指定し、受入体制を確保すること。

(2) 組織許可申請時にその応需病院名、住所、電話番号を J A F に報告すること。

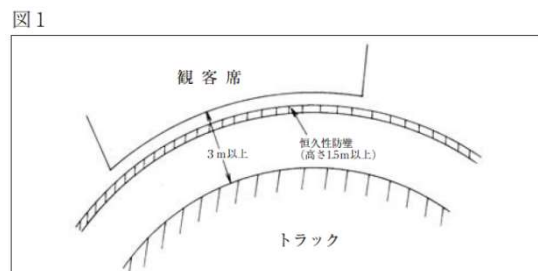
19) 観客対策

(1) 国内格式公認コース：

①観客席はコースから 3m以上離れているか、またそれ以下の場合は 1m以上の段差の上に設けること。いずれの場合にも垂直面で 1m以上の高さを有し、地面に固定された恒久性防護体によって連続的に保護されていなければならない。

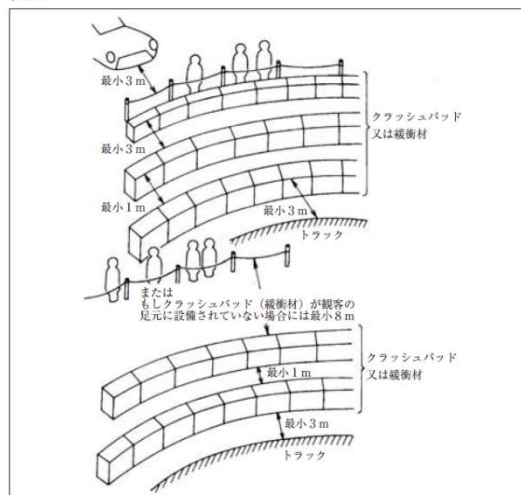
②①の防護体はトラックのその地点における最高速度のカートによって衝撃を受けた場合でも防護壁が外側に傾かない強度を有すること。

③コーナー付近に観客席を設ける場合は、フェンスの高さは 1.5m以上でなければならない。(図 1 参照)



	<p>④観客がサーキット内の定められた場所以外に立ち入らないよう区画すること。</p> <p>⑤恒久性防護体のない場所に観客を入れる場合は、図2に準拠すること。</p> <p>⑥コーナーにクラッシュパッドを使用した場合には、2列目のクラッシュパッドから観客までの間隔は観客の足元にクラッシュパッドがない場合には最小8m、クラッシュパッドがある場合には最小3mとする。</p> <p>⑦いずれの場合であっても駐車中の車両は観客の後方少なくとも3mとする。</p> <p>⑧図1の防護壁を設けることが不可能な場合、トラックの直線部ではクラッシュパッドを一列に並べ、トラックのわん曲部にあってはクラッシュパッドを二列（前列と後列は少なくとも1mの間隔）に並べたものと同程度の防護壁を設備すること。</p> <p>⑨⑧の防護壁はトラックの側縁から少なくとも3m離れていなければならない。</p> <p>⑩すべての人々の立入地域はこの後列の防護壁から少なくとも3m背後に位置しなければならない。少なくともロープと支柱による防護柵によって囲み、その足部にはクラッシュパッドを連続して一列に設置すること。</p> <p>⑪⑩の足部にクラッシュパッドの列を配置しない場合には、柵の背後の防護壁から8m以上離れて設置すること。</p> <p>⑫観客が定められた場所以外に立ち入らないよう区画するとともに、安全監視員の配置を義務づける。</p> <p>⑬観客席への通路がコースおよび競技施設を通過するものであってはならない。</p> <p>⑭カートコースに隣接する一般道路が観客の違法駐車等により一般の交通に支障を来たさないよう、場外整理員を配置しなければならない。</p> <p>(2)制限付／準国内格式公認コース： 上記(1)の①～⑪が適用される。</p>
20) サービスおよび衛生施設	<p>敷地内に入場が予想される人数に不便を感じさせない規模のトイレが設置されていなければならない。競技管理施設内にそれが設置されている場合、他の自由に立入ることができる場所に別個に設置されていなければならない。それらの施設の衛生状態に関して責任をもって管理することとする。</p>
21) 駐車場	<p>(1)国内格式公認コース：</p> <p>①関係者（参加者、役員等）用と観客用は別個に設けること。</p> <p>②関係者（参加者、役員等）用は、カートコースに近接し、参加者および役員が自由に使用できるものでなければならない。</p> <p>③夫々の駐車場には専任の整理員を配置すること。</p> <p>(2)準国内格式公認コース：</p> <p>①関係者（参加者、役員等）用は、カートコースに近接し、参加者および役員が自由に使用できるものでなければならない。</p> <p>②関係者（参加者、役員等）用は、観客用とは別個に設けることが望まし</p>

図2



	<p>い。</p> <p>(3)制限付格式公認コース： 上記(2)準国内格式公認コースに準ずる。</p>
22) 緊急連絡手段の確保	外部との緊急のための連絡方法ならびに救急搬送車両用通路を確保しなければならない。
23) 参加者用掲示板	参加者への指示、連絡等のために、競技管理施設内に掲示版を設置すること。
24) 放送装置	競技役員への指示、参加者への連絡、観客への広報案内のために、競技管理施設内に放送装置またはそれに代りうる機能を有するものを備えること。
25) カートコース周辺への配慮	公認競技会開催当日は、場外整理員を配置するなどして、一般の交通に障害を来たさないよう、また騒音等により周辺の住民に迷惑を及ぼさないよう配慮しなければならない。
第 14 条 コースの安全確保	<p>1. 公認されたコースについては、第 11 条「安全基準」に従って競技会開催中の安全性を確保すること。また、公認申請者は、競技会に限らず練習走行またはテスト走行であっても、コースで発生した事故については速やかに J A F に報告すること。</p> <p>2. 競技会審査委員会は、コースが本規則に定める安全基準に適合していない場合、または査察に基づく J A F 指導勧告、改善指示が実行されていない場合は、コースを修正させ、もしくは競技会を中止させることが出来る。</p> <p>3. 公認申請者は、公認を取得した後コースレイアウトや安全施設に対する変更、改修を行う場合には、事前に J A F に報告しその指示に従うこと。もしこれを怠った場合は、格式の変更もしくはコース公認の取り消しが課される場合がある。その場合既に支払った公認申請料は返還されない。</p>

出展：「JAF 国内カートコース公認規定」(2012.7.26 改正、2013.1.1 施行)

資料3 必要な備品等

1. 必要な備品等の具体例

県外類似事例などを参考に、利用目的ごとに必要な備品等を以下に整理する。

利用目的	必要な備品等（例）
競技会及び練習走行、各種イベント等	<p>（主に舗装路にて使用） 無線(トランシーバー)、タイム計測器、マイク（音響設備）、エアコンプレッサー、フロアジャッキ、リジッドラック、各種工具類、パイロン、ポール(パイロン用)、重り(パイロン用)、かご台車(パイロン用)、フラッグ、ロープ、矢印等サイン、テント、重り(テント用)、イス、テーブル、巻尺、ライン引きカート、石灰、のぼり旗用ポール、電源ケーブル 等</p> <p>（主に多目的研修室にて使用） ミーティング及び休憩用のテーブル・イス、ホワイトボード 等</p>
交通安全研修・講習等	<p>（主に舗装路にて使用） 模擬信号機（車両用・歩行者用）、標識一式、散水車 等</p> <p>（主に多目的研修室にて使用） 蘇生訓練用人形、AED トレーナー、プロジェクター、DVD 等再生機、パソコン、マイク（音響設備）、ホワイトボード、テーブル、イス 等</p>
救急救護・安全対策	<p>（主に舗装路にて使用） 救急活動車両、消火器 等</p> <p>（主に救護室にて使用） 最低限の医療品及び医療用具、AED、救護ベッド、車イス 等</p>
舗装路の維持管理	<p>草刈清掃道具(草刈機など)、路面清掃道具(竹ぼうき、フロアーなど)、路面清掃車、おがくず(オイル吸着用)、アスファルト舗装材(修繕用)、舗装修繕道具(タンパ、コテなど) 等</p>
利用者の利便性向上を図る備品等	<p>冷蔵庫、パソコン、プリンター複合機、Wi-Fi(無線 LAN) 等</p>