



令和 2 年度地域企業イノベーション支援事業 (沖縄アリーナを核としたまちづくり) 報告書

有限責任 あづさ監査法人

令和 3 年 3 月 31 日

目次

1	本業務の概要	1
1.1	本業務の経緯と目的	1
1.2	作業項目	1
1.3	作業実施日程	2
2	アクションプランを踏まえた取組み	3
2.1	アクションプランの概要	3
2.2	優先的に解決すべき課題	3
3	交通量調査	4
3.1	交通量調査の概要	4
3.2	分析のための仮説設定	6
3.3	交通量調査の結果	7
4	駐車場情報提供ツールの検討	11
4.1	駐車場情報等の提供ツール導入	11
4.2	概念実証の概要	12
4.3	フィールドテストにおける検証結果	14
4.4	今後の進め方	14
5	官民連携会議の開催	16
5.1	官民連携会議の概要	16
5.2	官民連携会議の開催実績	16
6	地域回遊による活性化の取組み	18
6.1	これまでの取組み	18
6.2	アリーナと連携した取組み手法	18
7	スポンサーアクティベーション	20
7.1	スポンサーアクティベーションの推進	20

7.2	スポンサー企業への紹介	20
8	報告書添付資料 一覧	21

1 本業務の概要

1.1 本業務の経緯と目的

沖縄市は昭和 49 年に「国際文化観光都市」、平成 8 年に「スポーツコンベンションシティ」を宣言し、国際文化・観光、スポーツ交流を推進してきた。交流及び地域振興の拠点となり、他地域との差別化が図れるような新たな地域の活性化に向けた施設整備が必要であることから、平成 26 年度に「沖縄市多目的アリーナ施設整備基本構想」、平成 27 年度に「（仮称）沖縄市多目的アリーナ施設等整備全体計画」をとりまとめ、平成 30 年には「沖縄アリーナ条例」が制定された。アリーナは令和 2 年度に完成し、令和 3 年 4 月のプレオープン及び同 6 月のグランドオープンに向けて、沖縄市および本施設の指定管理者の沖縄アリーナ株式会社を中心に施設運営の準備が進められている。

アリーナ運営の準備段階である平成 30 年度は、沖縄アリーナの設置目的である「スポーツ及び文化の振興を図り、地域の活性化に寄与する」ことを達成しうる運営手法等を検討するため「平成 30 年度地域経済産業活性化対策調査（沖縄市が整備するアリーナ施設を核としたまちづくり等に関する基礎調査）」（以下、「平成 30 年度基礎調査」という。）として国内先進事例における運営手法等に関する調査を実施した。

また、令和元年度は、平成 30 年度基礎調査の結果として、本施設で想定される課題等を解決し、沖縄アリーナを核としたまちづくりを推進すべく、新たなビジネスモデルである「沖縄アリーナ・モデル」に関して、「令和元年度地域中核企業ローカルノベーション支援事業（沖縄アリーナを核としたまちづくりと地域振興による「沖縄アリーナ・モデル」の確立）」（以下、「令和元年度業務」という。）において、アクションプランの策定・実行支援を行うとともに、地域経済を底上げしうる地域の連携施策を検討した。

さらに、令和 2 年度は、令和元年度業務において策定したアクションプランの中でも最重要課題の一つである交通渋滞の緩和及びまちへの周遊等を促すため、導入可能かつ施策効果が高いことが想定される「情報提供ツール」（Web またはアプリ等と必要に応じたハード整備）の概念実証を行うとともに、沖縄アリーナの稼働状況等に応じた官民連携の交通対策を検討した。また、この「情報提供ツール」において、アリーナ来場客等が中部地域を素通りせず、周遊・回遊するような施策の組み込みについての検討支援を行った。さらに、県内 280 社以上を誇る琉球ゴールデンキングス（以下、「キングス」という。）のスポンサー企業等に対して、スポンサーアクティベーション策を紹介・推進することで地域経済の底上げにつなげるため、アクティベーション策の整理やスポンサー企業等への紹介を行った。こうした取り組みは貴局や経済産業省やスポーツ庁はもとより、沖縄アリーナの管理者たる沖縄市、沖縄県、地元商工会、観光協会といった官民の関係者に加えて、令和元年度より有限責任あずさ監査法人（以下、「当法人」という。）とともに本業務を推進・協力してきた株式会社りゆうぎん総合研究所、琉球大学など地域の産官学金の連携により、沖縄市だけでなく中南部地域全体の活性化に寄与するためのインフラ整備を促進していくことを目的としてきた。

1.2 作業項目

本業務の作業項目は以下のとおりである。

- ① 官民連携会議の開催
- ② 人流・交通量データ分析
- ③ 駐車場情報提供ツールの検討
- ④ 周遊・回遊ソリューションの検討
- ⑤ スポンサーアクティベーション策の整理・分析とスポンサー等への紹介

以上①～⑤について取りまとめ、報告書を作成する。

1.3 作業実施日程

本業務の作業実施日程は以下のとおりである。

事業内容＼月	令和2年							令和3年		
	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
① 官民連携会議等の準備・開催										
② 人流・交通量データ分析										
③ 駐車場情報提供ツールの検討・導入										
④ 周遊・回遊ソリューションの検討・導入 (投資検討に関するハンズオン支援)										
⑤ スポンサーアクティベーション分析・整理										
⑥ スポンサー企業等への紹介										
⑦ 報告書の作成										

2 アクションプランを踏まえた取組み

2.1 アクションプランの概要

令和元年度業務では、地域の活性化という最大目標を達成するために、沖縄アリーナを核とした街づくりを目標として掲げ、街づくり・地域活性化による地域・施設の価値向上やマイカー来場に伴う駐車場不足と交通渋滞の解消といった課題を解決するためのソリューションを検討した。

その結果、ソリューションとして、以下の3つをあげ、それらに基づき、どの主体が、いつまでに、何を実施すべきかのアクションプランを策定した。

- ・ 体制構築と持続的検証
- ・ ハード整備
- ・ ICTの活用とソフト導入等

2.2 優先的に解決すべき課題

アクションプランにおいて特に優先すべき課題として、アリーナ来場者の安全性確保と交通問題軽減のための施策の推進があげられた。現状では、公園内での車歩分離がなされておらず、アリーナ来場者の往来が集中する時間帯に事故の危険がある点や、駐車場不足により公園内だけではなく周辺地域の駐車場を活用する必要性がある点等が重要な課題となっている。これまで3,400人程度が来場するキングスの試合においても駐車場不足・交通渋滞が発生していることから、沖縄アリーナの完成後に1万人規模のイベントが開催される際には、駐車場不足の問題が深刻化する懸念がある。

こうした課題に対処するため、アクションプランでは公園内歩道・デッキ等の整備や駐車場の改良・整備、イベント後の人流分析と退場分散化を解決策として提示し、関係者によるアクションを促す内容として整理した。そこで本業務では、まず交通量調査を行い交通渋滞や歩行者の滞留状況について実態を確認することとした。そのうえで、駐車場台数を物理的に拡大させる施設整備が短期的に難しい中で、ICTを活用した既存駐車場の活用について解決策を検討した。また、交通問題の解決にあたっては、地域の既存駐車場を活用する手法だけでなく、周辺地域にアリーナの経済効果を広げるべく、駐車場を利用する来場者が地域を回遊するような方法についても併せて検討した。

3 交通量調査

3.1 交通量調査の概要

令和元年度業務において策定したアクションプランで取り上げた、イベント後の人流分析と退場分散化について、本業務においてアリーナ周辺の交通量について分析を行うこととした。分析手法については、アリーナでのイベント終了前後の交通量を実測することを想定していた。しかしながら、新型コロナウィルス感染症の影響により、沖縄市体育館でのイベントが中止となったり、また開催されても観戦人数が制限されたりするなどの対応が採られることが想定されたことから、今年度中に満員近いイベント開催の際の混雑具合を実測する機会はないものと見込まれた。そのため、本業務においては過年度の交通量データを元に、アリーナ周辺の車流・人流の分析を行うこととした。

本業務において実施した交通量調査の概要は以下のとおりである。

表 1 交通量調査の概要

対象イベント		琉球ゴールデンキングスの試合
日程	試合日	2019-2020 レギュラーシーズンの試合 土・日・水の各曜日 3 日分の試合日(計 9 日)
	比較対象通常日	上記試合日から直近の 土・日・水の各曜日 3 日分の通常日 (計 9 日)
調査箇所	主要動線分析	高速出入口交差点、シャトルバス乗り場
	滞在人口分析	ゲート通り、パークアベニュー通り、サッカー場跡地交差点、コザ運動公園周辺歩道
調査手法		沖縄セルラー電話株式会社提供の Location Analyzer ¹ を利用

¹ Location Analyzer は KDDI グループで提供している位置情報データの分析に利用可能なサービスである
(<https://k-locationanalyzer.com/>)



図 1 交通量調査箇所位置図

対象イベントは沖縄市体育馆で定期的にイベントが開催されていたキングスの試合とし、試合開催の曜日である土・日・水のそれぞれの状況を確認するため、各曜日 3 日分ずつを抽出した。さらに、試合日の状況と比較するため、試合のない通常日についても土・日・水の各曜日 3 日分ずつを抽出し比較対象とした。

また、各曜日において試合開始・終了時刻が異なることから、実際にキングスの試合が開催されていた時間帯を把握したうえで、試合開催前の約 2 時間、開催後の約 1 時間をデータ抽出の対象とした。具体的なデータ抽出時間帯は表 2 のとおりである。

表 2 交通量調査対象日程

調査対象日 (2019-2020 シーズン)			調査対象時間			
曜日	試合日	通常日	主要動線分析			滞在人口分析
			試合前	試合時間	試合後	
水曜	10/16	10/23	17:00~19:00	19:30~21:30	22:00~23:00	15:00~24:00
	12/11	12/18				
	1/15	1/22				
土曜	10/5	10/12	17:00~19:00	19:00~21:00	21:00~22:00	15:00~24:00
	11/16	11/30				
	2/8	2/1				
日曜	10/6	10/13	12:00~14:00	14:00~16:00	16:00~17:00	10:00~19:00
	11/17	12/1				

2/9	2/2				
-----	-----	--	--	--	--

また、分析手法としては、主要動線分析と滞在人口分析の2つを行った。

主要動線分析：Location Analyzerより、指定した日時及び道路ごとに、移動動線、通行量（多い、普通、少ない）のデータを入手し、各日程で道路ごとに通行量を集計したのちに、通行量が多い日、普通の日、少ない日のそれぞれ全体の日数（9日）に占める割合を算出し、試合の有無や試合前後での交通量の変化を分析した。

滞在人口分析：Location Analyzerより、場所別に指定日の滞在人口データの時間推移を入手し、各場所の試合の有無・曜日ごとに平均化し、場所別に滞在人口の時間経過による変化、試合の有無による相違、曜日別の相違を分析した。滞在人口データについては、沖縄セルラー電話（KDDI）のスマートフォンから同意を得て取得したGPS位置情報データのユニークユーザ数から、全人口推計を行った数値のうち、指定したエリア内で15分以上滞在した人を集計の対象としている。本事業の分析上は、このうち来街者のみを分析の対象としており、居住者及び勤務者を除外している。

3.2 分析のための仮説設定

アリーナへの来場者の交通手段を想定し、それぞれの交通手段利用にあたってアリーナ周辺において生ずる交通上の課題について仮説設定し、それぞれの仮説をデータ分析によって検証した。具体的な交通手段の想定と課題設定は図2のようになる。

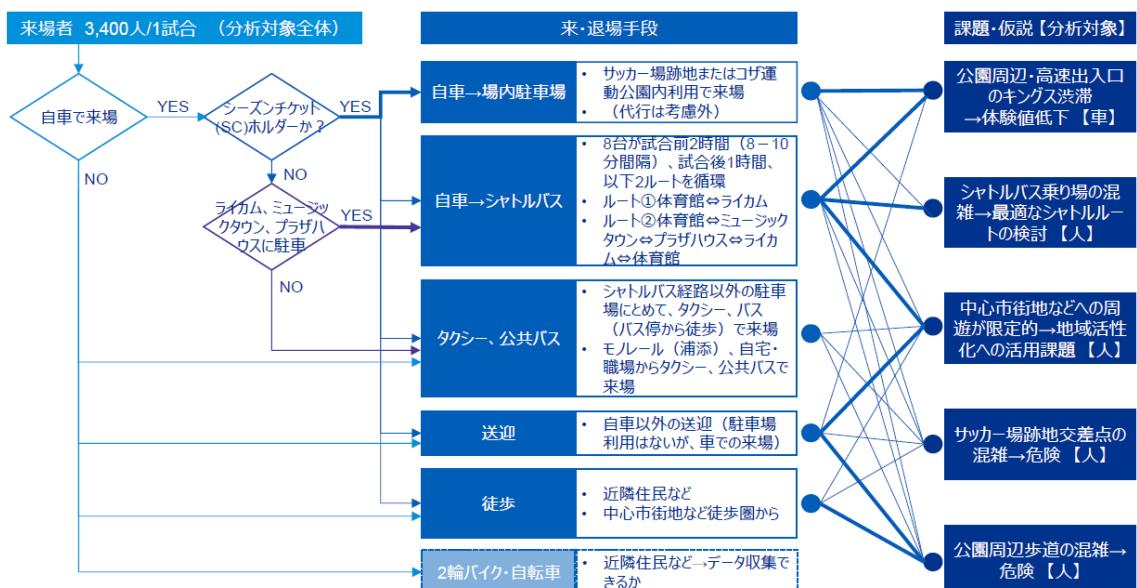


図2 交通量分析にあたっての仮説設定

自家用車で来場する場合には、駐車場利用に関して特典が与えられているシーズンチケット保持者は主にサッカー場跡地またはコザ運動公園内の駐車場を利用すると想定され、また、それ以外の近隣駐車場を利用する場合は、駐車場からのアクセスとして主にシャトルバスやタクシー・公共バスの利用が想定される。このように車を利用して来場する場合には、公園周辺や高速出入口の渋滞が課題になると考えられる。

また、近隣駐車場を利用する場合も含め、最終的に徒歩で来場する場合には、サッカー場跡地交差点の混雑や公園周辺歩道の混雑による事故のリスクが課題になると考えられる。

さらに、利用する交通手段にかかわらず、来場者が沖縄市の中心市街地を回遊していない場合には、地域の活性化への貢献が限定的である可能性が課題になると考えられる。

3.3 交通量調査の結果

3.2において記載した仮説を検証するために実施した調査について、分析した結果をまとめると図 3-1 のようになった。

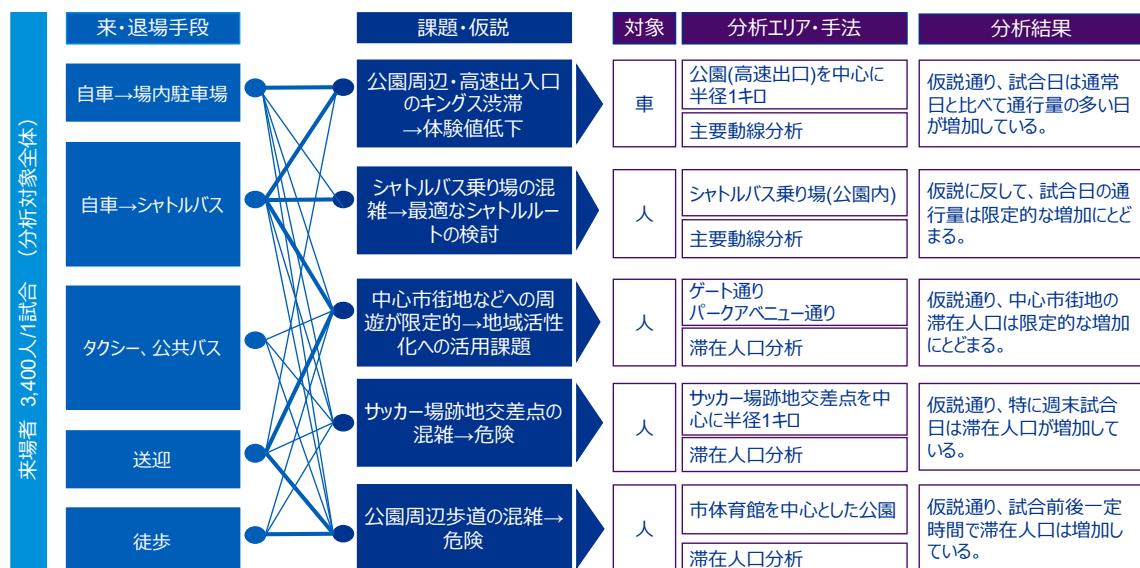


図 3-1 仮説検証の結果サマリ

自動車の渋滞分析では、沖縄南 IC 出口の交差点を中心に試合日は通常日と比べて通行量が多い日が増加していた。沖縄アリーナでのイベント時にはこれまでよりも多くの車での来場者が見込まれることから、公園周辺の渋滞を緩和する施策を推進していくことが重要である点が裏付けられた。

公園内のシャトルバス乗り場から沖縄市体育館へ向かう人流分析の結果、試合日においてもデータ上は通行量の大幅な増加は見られず、限定的な増加にとどまった。これは、人流分析が対象となる時間幅全体での交通量の多寡を示すものであるため、試合時間前後の瞬間的な交通量の増加を捉えることができていないことを

意味している可能性がある。なお、滞在人口分析の結果、シャトルバス乗り場と沖縄市体育館を結ぶサッカーフィールド交差点付近において、特に週末の試合日に人の滞留が多く見られた。そのため、当該交差点の通行者の安全を確保することは引き続き重要と考えられる。

試合前後の時間帯で公園周辺に滞在人口が多くなることが確認された。試合前後の時間帯で来退場者が多くいる中で、公園内の歩車道の分離が十分でないと事故のリスクが高まるところから、公園内で歩行者専用の通路を整備するなどの施策を推進していくことが重要である点が裏付けられた。

なお、地域の活性化という観点からの分析では、試合日において中心市街地の滞在人口に大きな変化は見られなかった。現状では沖縄市体育館への来場者がそれほど中心市街地に流れていないことを意味しており、アリーナの経済的な効果を地域に広げていくための施策については、引き続き関係者で協議していくことが必要と考えられる。



図 3-2 高速出入口（車両の主要動線分析）



図 3-3 シャトルバス乗り場（人の主要動線分析）

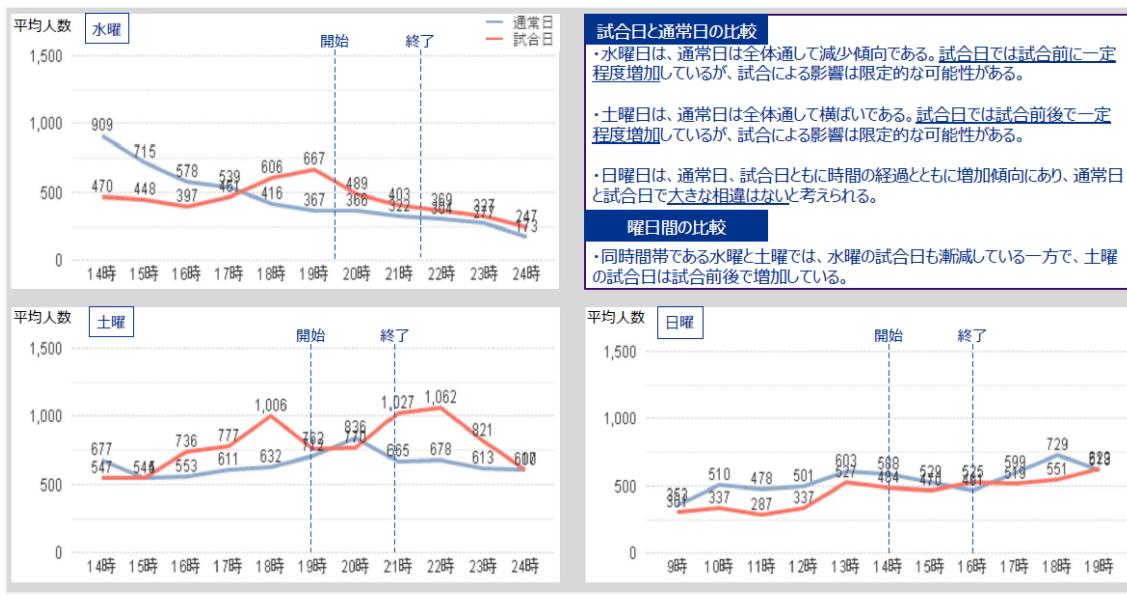


図 3-4 ゲート通り (滞在人口分析)

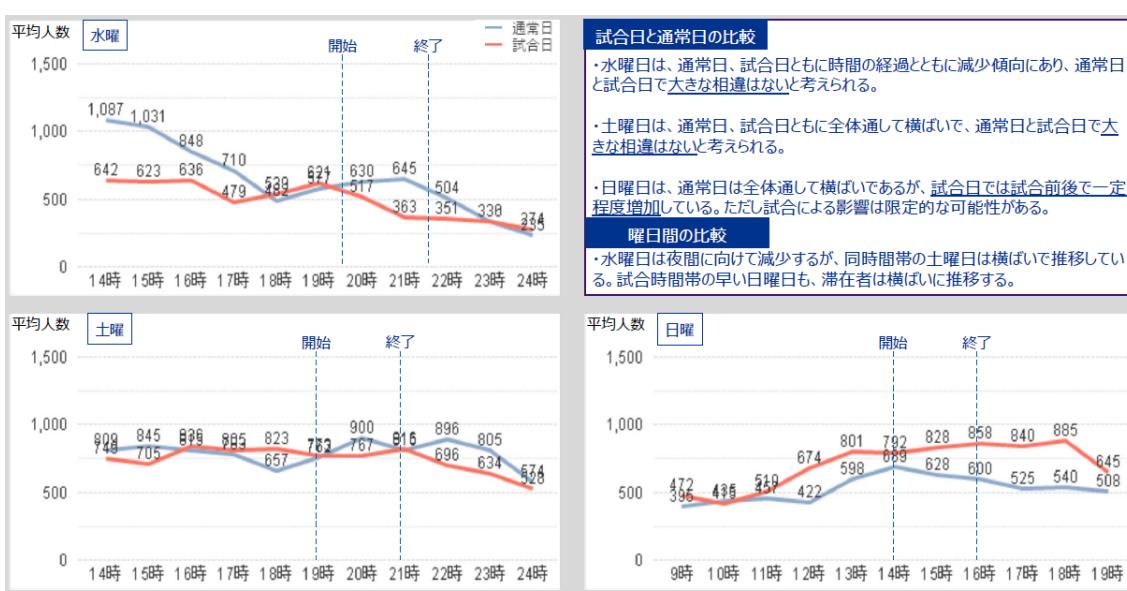


図 3-5 パークアベニュー通り (滞在人口分析)

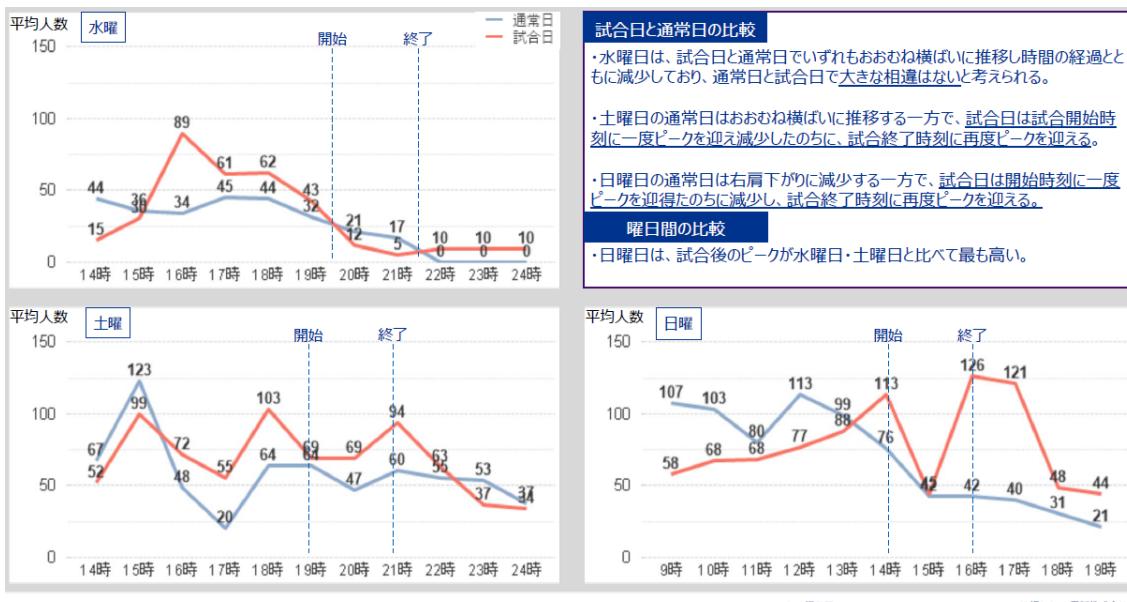


図 3-6 サッカー場跡地交差点（滞在人口分析）

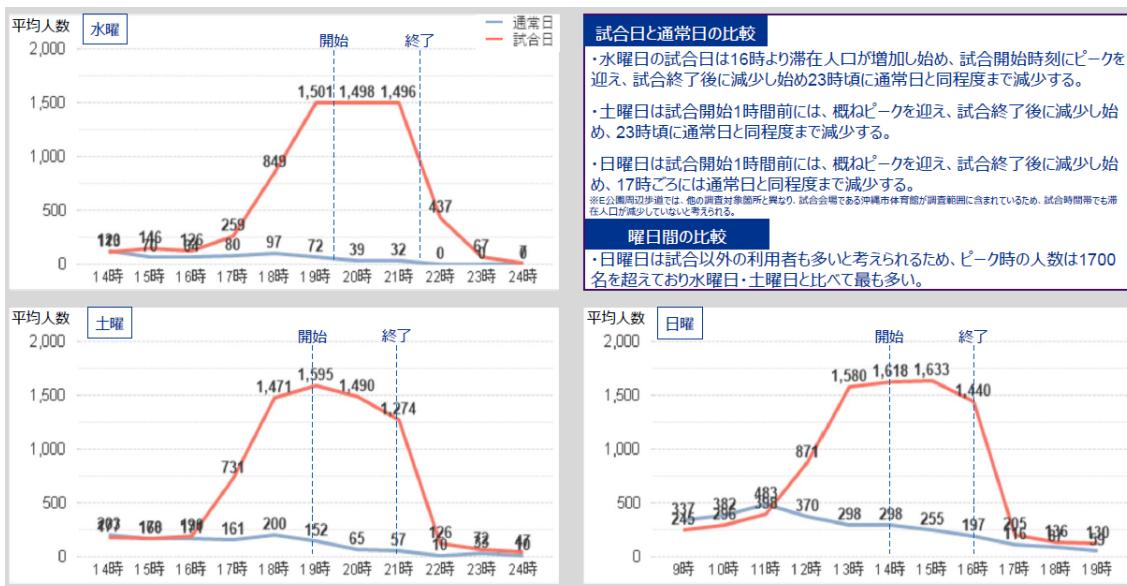


図 3-7 コザ運動公園周辺歩道（滞在人口分析）

4 駐車場情報提供ツールの検討

4.1 駐車場情報等の提供ツール導入

令和元年度業務において策定したアクションプランにおいては、ICTを積極的に活用しスポーツだけでなく他の産業や社会を巻き込んだ取組みにより、様々な課題を解決していくことを提案している。ICT技術により今までになかつたことを実現し、それによって社会的な課題解決や新たなビジネスの創出など、効果の高い結果に繋げようとするものである。

アリーナを取り巻く重要な課題として、車での来場者が増加することによる駐車場不足と周辺の交通渋滞、歩行者を含めた交通量の増加による事故の危険の高まりなどがある。ICTの活用によりこうした課題に取組むため、駐車場情報を来場者に提供するwebツールの導入を検討した。なお、キングスの試合においてはイオンモール沖縄ライカム（以下、「沖縄ライカム」という。）の駐車場等が活用され、沖縄ライカム等を経由したシャトルバスが利用されている。駐車場情報を提供し周辺駐車場の利用を促すにあたっては、シャトルバスの利便性を高めることが重要であると考えられることから、駐車場情報の提供ツールにシャトルバスの位置情報を表示させる仕組みを導入することを見据えた実証を行った。

また、地域活性化の観点から周辺の飲食店の情報を掲載可能とすることで、地域の回遊性を高める取組みへも貢献可能なツールになるものと想定される。このような付加的な機能を搭載できるような仕組みとすることができるかどうかについても検証の対象とした。

なお、駐車場の空き情報の提供にあたっては、駐車場の規模や立地等により異なるアプローチを採用することが考えられる。そこで、駐車場の規模等で場合分けし、それぞれに対してどのようなソリューションがあるか事前に検討を行い、以下のように整理している。

表3 駐車場の規模等により考えられるアプローチ

駐車場規模		
立地	大・中規模	小規模・個人所有
徒歩圏内 (公園内含む)	アリーナでのイベント開催時においては、アリーナ運営者により管理されることが望ましい。駐車場の空き情報はアリーナ運営者から利用者に提供されることが想定される。	アリーナ運営者による一元的な管理は現実的ではないことから、各駐車場の運営者などの情報を吸い上げることが望ましい。具体的には、既存の駐車場Webアリデータ等との連携が想定される。
徒歩圏外	上記に加えて、駐車場周辺にシャトルバスルートを設定し、シャトルバスを利用してらうことが想定されることから、シャトルバス情報の提供が望ましい。	上記に加えて、シャトルバスだけでなく路線バスやタクシー等の利用も想定されることから、その他の情報（観光情報を含む）の連携が想定される。

このように想定をまとめると、駐車場情報の提供ツールとしては以下のようない機能を格納できることが望ましいと考えられる。

- 大・中規模駐車場の空き情報
- シャトルバスの GPS 情報
- 既存の駐車場検索サイトとの連携
- 地域の観光情報

そこで、これら各種の情報を提供する web ツールをアクセスポータル（仮）とし、本事業においてこのアクセスポータル（仮）の実現可能性を検討する概念実証（Proof of Concept）の手続きを行った。

4.2 概念実証の概要

本事業における概念実証の手続きは、本格的な実証実験やその後の開発フェーズの前段階として、コンセプトの実現が可能かどうか検討することを目的として簡易的に作業を行うものである。そのため、この手続きの完了をもってアクセスポータル（仮）が製作されるわけではなく、あくまでも機能コンセプトを目に見える形にするものという位置づけである。

概念実証にあたっては、一定のコストの範囲内で作業を行うため、アジャイル開発の手法を採用した。アジャイル開発は、1 週間程度の反復期間において動くプロトタイプの開発と検証を繰り返すものであり、短期的に状況を把握・改善しながら、コスト（期間）に応じた柔軟な対応が可能である。

概念実証の作業は、キングスの実際の試合日におけるフィールドテストの実施も勘案して、2020 年 9 月～11 月にかけて実施した。



図 4 概念実証の実施スケジュール

概念実証の優先順位としては、シャトルバスの GPS 情報の取得・表示と駐車場空き情報の取得・表示に重点を置いた。まず、沖縄ライカム等の大・中規模駐車場の活用を促すにあたって必要と考えられるシャトルバスの GPS 情報の取得と表示について作業を行い、次いで駐車場の空き情報の取得、中心市街地周遊に活用可能な機能について作業を実施するスケジュールとして計画し実行した。それぞれの作業についてフィールドテストを組み込み、Web サイト上で情報が確認できるかについて実機ベースで検証している。駐車場の空き情報の取得にあたっては、一部の駐車場事業者に協力を依頼し、駐車場整理員などに満空状況を切り替えるスイッチを提供したうえで、このスイッチの切り替えにより満空情報を取得する仕組みを採用した。



さらに、実際に来場者が利用する際のユーザーインターフェースも重要な要素であることから、各機能について利用者がシームレスにアクセスできる点も考慮した。

【大・中規模駐車場とシャトルバス情報】 【小規模駐車場情報の連携】



シャトルバスの位置情報を地図上に表示し、さらにバス停部分をタップするとおおよその到着予定時間が表示される仕組みを検討した。また地図をピンチアウトするとより詳細な地図画面となり、小規模の駐車場の空き情報について他の駐車場検索サイト等と API 連携により表示させることができる仕組みを検討した。

4.3 フィールドテストにおける検証結果

フィールドテストは全 3 回実施した。それぞれのテストの実施目的と結果、生じた課題については図 5 にまとめている。

フィールドテストの 1 回目と 2 回目は、主にシャトルバスの GPS 情報の取得とルート表示について確認を行った。特に 2 回目のフィールドテストでは、シャトルバス運行会社の協力のもと、当日運行しているシャトルバス 10 台全てに位置情報取得端末を設置し、全てのシャトルバスの情報が Web 上で把握できるかどうかについて確認を行った。

フィールドテストの 3 回目は、これに加えて駐車場の満空情報の反映についても確認した。1 回目と 2 回目で発生した課題については次のテスト時までに改良を加え、それぞれ解決されたことを確認している。このフィールドテストの結果、アクセスポータル（仮）のコンセプトが実際に稼働するかどうかについて検証できた。

FT	検証目的	検証方法	結果	発生した課題
1回目	GPS情報を取得し、アクセスポータル（仮）上に適時に反映されるか確認する。	実証担当者が、位置情報の取得端末を持参し、シャトルバスに乗車し、アクセスポータル（仮）画面上にリアルタイムに位置情報が反映されるかを確認する。	GPS情報を円滑に取得できた。	アクセスポータル（仮）の情報処理に課題があり、技術的なバグの修正を次回FTまでに解消する。
2回目	データ量が増加した場合のポータルの処理性能を確認する。 シャトルバスへの端末設置に伴う課題の洗い出しを行う。	シャトルバス 10 台すべてに、バス会社の協力のもと位置情報取得端末を設置し、試合前後を含む計 5.5 時間設置し、アクセスポータル（仮）へのデータ反映状況、端末の稼働状況を確認する。	10 台分のデータ量についても円滑に処理できると考えられる。 設置に伴って追加の課題はなく、円滑に設置・稼働した。	イレギュラーなバスの動き、ルート変更時に発生する技術的なバグの修正を次回FTまでに解消する。
3回目	技術的なバグの修正を確認する。 駐車場空き情報の取得状況について確認を行う。	FT2回目の同様の方法により、修正内容を確認する。 駐車場管理者より取得した空き情報のアクセスポータル（仮）への反映状況を確認する。	ユーザビリティ上の影響がないことを確認した。 FT時に満車になることがなかったが、スイッチの操作性や情報取得に問題がないことを確認した。	概念実証上は追加で発生した課題はない。

図 5 フィールドテストの結果と課題

4.4 今後の進め方

本業務で行った概念実証は新たな情報取得・表示のための技術的な課題を検証することを目的としており、セキュリティ対策や操作性・動作検証等は簡略化したうえで実施している。そのため、多数の来場者が実際に利用するような本番運用にあたっては、同時アクセス数に対するシステム増強、セキュリティ要件の適合、ユーザビリティの向上等を含めた別途の開発フェーズが必要である。

沖縄市では、このアクセスポータル（仮）を実現するための検討を実施しており、また令和3年4月の沖縄アリーナのプレオープニングに向けて、アクセスポータル（仮）の一部機能に限定したプレリースも沖縄アリーナ株式会社にて検討されている。今後本格的な商用開発に進んでいくにあたっては、開発者（資金負担者を含む）やリース後の運営者といった役割分担に加えて、提供する機能の内容や連携を図る関係者の範囲等について議論を深めていく必要がある。そのうえで、来場者に対する利便性を高めるとともに、地域への回遊性を高めてアリーナの経済効果を地域に波及させていくためのツールとして官民で活用していくことが重要である。

5 官民連携会議の開催

5.1 官民連携会議の概要

本事業に関わる沖縄市及び沖縄バスケットボール株式会社等と連携し、ICTを活用した駐車場情報提供ツールの内容を検討するための官民連携会議を2回行った。委員には産官学の有識者を迎えて幅広い見地からの議論を行い、各関係者の今後の活動や連携についての意見交換を行う場とした。

官民連携会議の委員は以下のとおりである。

表4 官民連携会議の委員一覧

所属・会社名・役職	氏名（敬称略）
沖縄バスケットボール株式会社（琉球ゴールデンキングス）代表取締役社長	木村 達郎
沖縄総合事務局 経済産業部長	本道 和樹
沖縄県 文化観光スポーツ部長	渡久地 一浩
沖縄市 副市長	仲本 兼明
琉球大学 名誉教授	堤 純一郎
株式会社りゅうぎん総合研究所 調査研究部	武田 智夫
沖縄商工会議所 会頭	宮里 敏行
一般社団法人沖縄市観光物産振興協会 事務局長	山田 一誠
スポーツ庁 民間スポーツ担当	（オブザーバー）
経済産業省 商務・サービスグループ サービス産業室	（オブザーバー）
あづさ監査法人 パブリックセクター本部 パートナー 公認会計士	中村 明日香

5.2 官民連携会議の開催実績

官民連携会議の開催実績は、下表のとおりである。なお、議事の詳細については、報告書添付資料2「官民連携会議議事録（第1回から第2回）」に記載している。

表5 官民連携会議の開催日程

日付	開催回	議事
2020年11月25日	第1回	1. 本事業の概要と実施内容 2. 意見交換

日付	開催回	議事
2021年1月28日	第2回 (オンライン開催)	<ol style="list-style-type: none"> 1. アクセスポート（仮）の利便性向上と活用場面の拡大について 2. ハード整備の将来像に関する意見交換

官民連携会議の出席状況は表6及び7のとおりである。

表6 第1回官民連携会議出席者

所属・会社名・役職	氏名（敬称略）
沖縄バスケットボール株式会社（琉球ゴールデンキングス）代表取締役社長	木村 達郎
（代理出席）沖縄総合事務局 経済産業部企画振興課長	大城 弘文
沖縄市 副市長	仲本 兼明
琉球大学 名誉教授	堤 純一郎
株式会社りゅうぎん総合研究所 調査研究部	武田 智夫
（代理出席）沖縄商工会議所 専務理事	島田 孝
一般社団法人沖縄市観光物産振興協会 事務局長	山田 一誠
あづさ監査法人 パブリックセクター本部 パートナー 公認会計士	中村 明日香

表7 第2回官民連携会議出席者

所属・会社名・役職	氏名（敬称略）
沖縄バスケットボール株式会社（琉球ゴールデンキングス）代表取締役社長	木村 達郎
沖縄総合事務局 経済産業部長	本道 和樹
沖縄市 副市長	仲本 兼明
琉球大学 名誉教授	堤 純一郎
（代理出席）株式会社りゅうぎん総合研究所 調査研究部	志良堂 猛史
一般社団法人沖縄市観光物産振興協会 事務局長	山田 一誠
あづさ監査法人 パブリックセクター本部 パートナー 公認会計士	中村 明日香

6 地域回遊による活性化の取組み

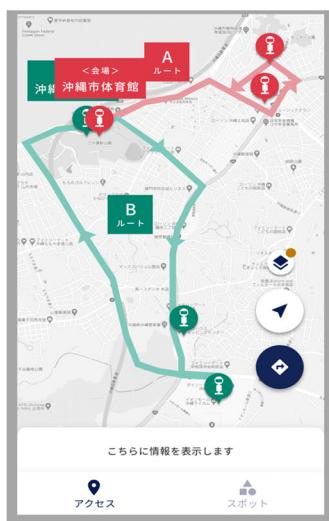
6.1 これまでの取組み

令和元年度事業では、アクションプランの検討に際して沖縄市や沖縄市観光物産振興協会、沖縄商工会議所等が実施している地域活性化策を抽出して整理した。これらの取組みは各主体がそれぞれの観点で実施しているものの、各種関係者との連携に課題を抱えていた。そこで、アクションプランでは、沖縄アリーナを中心に、来場者を地域に回遊させるためのアイデアを抽出した。特に他施設調査の事例からは、まちを楽しく歩けるアプリの導入や、市街地までの歩行者動線のドレッシングなどが挙げられた。さらには、アリーナの退場分散化を図るために周辺飲食店とのイベントや、駐車場の分散化を図ることによる周辺飲食店への回遊効果の向上など、交通問題の解決と両立させた取組みを行うことにより、沖縄アリーナ側のメリットも得られる形での実施が望ましいものと整理した。

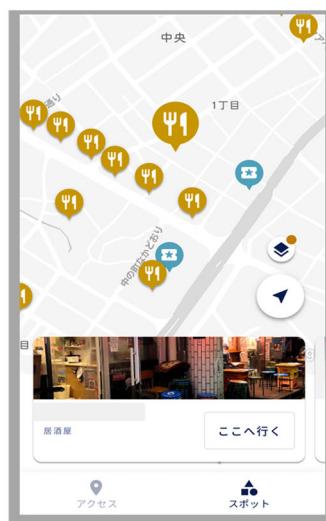
6.2 アリーナと連携した取組み手法

アリーナと連携した取組みとして、本事業ではアクセスポータル（仮）に地域回遊の仕組みを導入することを検討した。アクセスポータル（仮）の地図上に、駐車場の位置や満空情報だけでなく、飲食店等の地域事業者情報を掲載することで、アリーナの利用者が一元的に情報を把握することができると考えられる。そこで、アクセスポータル（仮）に飲食店情報と連携できるかどうか検証した。

【シャトルバス地図情報】



【飲食店地図情報】



【個別飲食店情報】



このように、シャトルバスや駐車場関連の地図を表示するアクセスタブとは別にスポットタブを用意し、web情報をもとに、飲食店の位置情報と、さらに詳細の個別飲食店情報を掲載することの検証を行った。その結果、表示にあたって特に問題となる点はなかった。

さらに、飲食店等と連携したスタンプラリーなどのイベントにあたってアクセスポータル（仮）を活用することも想定し、QRコードを利用したスタンプラリーの実施画面イメージも作成した。

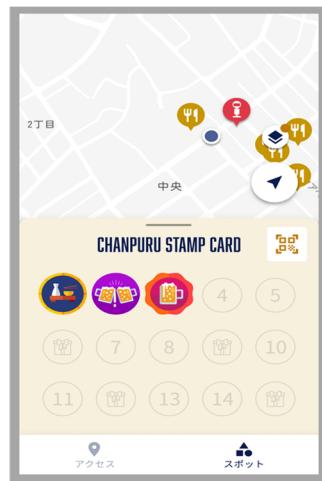
【店舗での QR コード読み取り】



【店舗でのスタンプ獲得】



【各種スタンプの収集】



このように、交通アクセスに役立つ情報の提供だけでなく、地域の回遊性を高めるイベントや観光施設への集客にも活用可能な Web サイトとすることが可能である。そのため、地域の関係者が連携し、アリーナへの来場者だけでなく、幅広い利用者に対してアクセスポータル（仮）の活用を訴求していくことが重要になるとを考えられる。

7 スポンサー・アクティベーション

7.1 スポンサー・アクティベーションの推進

本事業において、キングスのスポンサー企業に対してスポンサー・アクティベーションを推進する支援を行った。スポンサー・アクティベーションとは、スポーツのスポンサーシップにおいて、スポーツが持つ価値や特性、様々な権利を活用して、スポンサー企業が自社の価値向上や課題解決のために活用する様々な活動のことである。近年、スポンサーシップをスポンサー企業のイメージアップや社会貢献として利用するだけでなく、アクティベーションによってスポンサー企業のビジネスを加速することに繋がる事例が増えてきている。

このようなスポンサー・アクティベーションの活性化は、スポンサー企業のメリットが拡大することで、スポーツチームだけでなくスポンサー企業やスポーツチームが拠点を置く地域全体を活性化していくことに繋がっていく可能性があり、スポーツチームとそのスポンサー企業が連携した活動を行う価値は大きく高まっている。

そこで、本事業では、これまで国内外で活用されているスポンサー・アクティベーション策の分析を行うとともに、キングスのスポンサーが活用可能なアクティベーションを類型化して、スポンサー企業に提供することとした。キングスのスポンサーイベント等において類型化したアクティベーション策をスポンサー企業に紹介することを想定していたものの、新型コロナウィルス感染症による影響によりスポンサーイベントの開催は現実的に不可能となった。そこで、代替的な活動としてスポンサー・アクティベーション事例を紹介するチラシを作成し、スポンサー企業に対して提供することで各スポンサー企業に関心を持って貰うこととした。

まずスポンサー・アクティベーション策の分析にあたっては、KPMG が収集した 200 件を超える国内外のスポンサー・アクティベーション施策について、マーケティング活用やビジネス拡大等のスポンサー企業が活用可能な分野を特定したうえで、スポンサー企業やスポーツチーム、消費者にもたらす効果などについて類型化し、スポンサー企業のニーズに応じた施策事例の紹介が可能となるよう資料整理を行った。当該資料についてはキングスと共有し、今後のキングスのスポンサー企業との関係構築に役立てることができるようにした。

7.2 スポンサー企業への紹介

上述したように、スポンサーイベントの本年度中の開催が不可能となつたため、今後キングスがスポンサー企業と様々なアクティベーションを検討していくにあたっての導入資料としての位置づけで、スポンサー企業に対してスポンサー・アクティベーション事例を紹介するチラシ型資料を製作した。記載する事例はスポーツ庁が公表している資料を参考にした。このチラシ型資料をキングスのスポンサー（3月中旬で 10 社程度）に実際に配布しており、キングスとスポンサー企業との今後の検討に繋げた。

8 報告書添付資料 一覧

No.	添付資料名称
1.	官民連携会議資料（第1回から第2回）
2.	官民連携会議議事録（第1回から第2回）
3.	スポンサーアクティベーション事例

本報告書は、内閣府沖縄総合事務局の委託により有限責任 あずさ監査法人が実施した業務結果を取りまとめたものです。有限責任 あずさ監査法人は、業務時点で入手した情報に基づき本報告書を適時に取りまとめるよう努めておりますが、本報告書の内容は、本業務の対象に含まれない特定の個人や組織が置かれている状況に対応するものとは限らず、また、情報を受け取った時点及びそれ以降において、その情報の正確性や完全性を保証するものではありません。また、本報告書は委託者である内閣府沖縄総合事務局に対してのみ提出したものであり、本報告書を閲覧あるいは本報告書のコピーを入手閲覧した第三者の本報告書の利用に対して、有限責任 あずさ監査法人は直接ないしは間接の責任を負うものではありません。