

第 8 1 回国民スポーツ大会・第 2 6 回全国障害者スポーツ大会
輸送・交通基礎調査進捗状況
説明資料

【 目 次 】

1	全国輸送について	
(1)	全国輸送人数の推計	P 1
(2)	公共交通機関現況調査	P 1
2	貸切バス等車両について	
(1)	貸切バス	P 2
(2)	福祉タクシー	P 2
3	計画バス・シャトルバスルートについて	P 3
4	駐車場等利用計画案について	
(1)	計画バス・シャトルバス乗降場について	P 4
(2)	その他駐車場、乗降場、待機場等について	P 4
5	交通規制案について	
(1)	開・閉会式当日における交通規制箇所の想定	P 5
(2)	その他	P 6

1 全国輸送について

(1) 全国輸送人数の推計

両大会の期間中における1日当たりの来・離県者数のピーク人数を
国スポ：8,000人
障スポ：6,000人
と設定いたしました。

国スポ・障スポ期間中は選手団を含め多くの関係者が本県に来・離県します。来県する関係者を現状の各種輸送機関の輸送力に対応が可能かを、本調査業務において検証いたしました。

国スポにおいては先催3県（愛媛県・福井県・茨城県）の日別宿泊者実績を基に算出し、障スポにおいても先催3県（岩手県・愛媛県・福井県）の宿泊実績を基に算出したものに先催3県以降に追加となった競技人数を加算し算出しました。

(2) 公共交通機関現況調査

宮崎空港、鹿児島空港、福岡空港を発着する航空便の搭乗率（コロナ禍前の2019年10月分を採用、日本航空及び全日本空輸の搭乗率の平均を全体の搭乗率とした）より、1日あたりの輸送力を算出したところ、3空港を合計して12,850人であったことから（別表3）、両大会での1日あたりピーク人数を超える輸送力が認められました。

全国から来・離県する交通手段として、鉄道、航空、高速バス、フェリーの現況を調査し上記両大会での来・離県ピーク人数に対する輸送力を検証しました。

まず、各都道府県からどのような経路・手段で来・離県するかを想定し一覧にまとめました（別表1・2）。各都道府県においては、移動時間、費用の点から積極的に航空機利用が想定されますが、座席確保の点から全てが宮崎空港を利用できずに、鹿児島空港、福岡空港が代替案として九州来・離県のゲートとなることが想定されます。

福岡空港利用者の一部は高速バスや九州新幹線経由での来・離県が想定され、鹿児島空港利用者はレンタカーや借上げ車両利用が想定されます。また、関西圏については宮崎⇔神戸航路の利用も想定されますが、夜行便であること、台風が発生する時期と重なることから、一部関係者の利用に限定されると想定されます。

2 貸切バス等車両について

(1) 貸切バス

別表4のとおり、本県内には貸切バス321台、乗合バス379台、特定車両5台の保有が確認されましたが、乗合バス車両は国スポ・障スポへの積極的な提供が期待出来ません。また、特定車両は特別支援学校や企業等との契約となり、他の目的での車両提供が出来ない事情もありますので、県内には国スポ・障スポへの提供が期待できる車両は321台ということになります。

一方で先催県での国スポ・障スポ期間中の1日あたり最大必要台数は600台を超える場合もあることから、宮崎県内のバス事業者からの提供だけでは車両を賄うことはできないことが想定されます。

国スポ・障スポ期間中は多くの貸切バス車両が必要となることから、本年度の基礎調査では宮崎県内のバス車両保有状況を調査し、国スポ・障スポ期間中の必要台数に対する過不足等を想定したうえで課題を顕在化させ、対応策を検討いたしました。

県内事業者での不足分に関して、九州各県から広く提供を受けることも想定せざるを得ず、九州各県の車両保有状況を調査いたしました（別表5）。

隣県である熊本県、大分県、鹿児島県を中心に各県からの提供を受けることができれば、国スポ・障スポでの貸切バス必要台数を確保できる可能性があると思われます。各県のバス協会を通じ早期に調整を行い確保計画を推進して行くことが必要と考えております。

(2) 福祉タクシー

別表6のとおり、県内には152台の福祉タクシーの保有が確認できました。この保有台数は先催県よりも少ない台数となっており、貸切バスと同様早期に調整を行い確保計画の推進が必要となります。

先催県において、障スポでの電動車いす使用者の移動について福祉タクシーでの輸送を行っていることから、本県においても福祉タクシーを確保したうえで輸送計画の策定を進める必要があると考えております。

電動車いす使用者が多いポッチャ競技が正式競技に追加された「いちご一会とちぎ大会（第22回全国障害者スポーツ大会）」においては1日あたり最大62台の福祉タクシーを使用したことから、本県内の福祉タクシー保有状況を調査し過不足等を想定し課題を顕在化させ、対応策を検討いたしました。

福祉限定事業者は主に平日利用の固定顧客で車両を運用しており、障スポ大会への車両提供が困難な事業者も多いことが想定されます。繰り返しになりますが、貸切バスと同様、早期に調整を行い確保計画を推進して行くことが必要となります。

3 計画バス・シャトルバスルートについて

令和2年（2020年）にまとめられた「山之口運動公園周辺アクセス道路検討業務（予備設計）」において、新宮崎県陸上競技場でイベント等が開催された際の周辺道路の混雑予測は図1のとおりです。

国スポ・障スポの開会式参集時は、参加者区分ごとに新陸上競技場へ集合してもらうため、車両の流れはある程度分散されると考えられますが、式典終了後の解散時には車両の流れが集中し、図にあるような混雑が予想されます。

新宮崎県陸上競技場は東側が山林となっており、アクセスは西・北・南からに限定されることになるため、計画バスおよびシャトルバスを定時運行させ歩行者の安全を確保するためには、新宮崎県陸上競技場内に設定される駐車場をバスと乗用車に大きく分けし、動線を切り分ける計画が必要となります（図2参照）。

【ルート案】

○計画バスルートについて（図3参照）

輸送対象者：選手・監督、式典出演者等

- ①都城IC経由ルート（都城IC～国道10号～街区三股線～県道47号～県道422号～会場）
- ②北ルート（国道10号～高城町穂満坊交差点～県道47号～県道422号～会場）
- ③南ルート（国道269号・県道47号～山之口総合支所南交差点～県道422号～会場）

○駅シャトルバスルート（図4参照）

輸送対象者：一般観覧者、式典関係者等

・往路

（西都城駅・都城駅～国道269号～山之口総合支所南交差点～県道422号～外周道路東経由北乗降場）

・復路

（外周道路北乗降場～県道422号～国道269号～山之口総合支所南交差点～都城駅・西都城駅）

○P & Rシャトルバスルート（図5～図7参照）

輸送対象者：一般観覧者、式典関係者等

①高城運動公園系統

（高城運動公園～県道47号～山之口町向原交差点～県道422号～第三駐車場乗降場）

②住友ゴム工業(株)系統

（住友ゴム工業(株)宮崎工場～都城市神之山交差点～国道269号～

～山之口総合支所南交差点～県道422号～第三駐車場乗降場）

③都城市公設地方卸売市場系統

（都城市公設地方卸売市場～郡元交差点～国道269号～

～山之口総合支所南交差点～県道422号～第三駐車場乗降場）

④志和池市民広場系統

（志和池市民広場～国道221号～志和池交差点～県道46号～県道47号～

～山之口町向原交差点～県道422号～第三駐車場乗降場）

今後、新宮崎県陸上競技場の整備に合わせた周辺道路の拡張・整備状況を鑑みた車両分散方法の検討を進める予定です。

4 駐車場等利用計画案について

今年度の基礎調査においては、会場の立地条件を加味した結果、I Dゲートとその処理能力を想定したうえで分散させ（図8参照）、計画バス駐車場及びシャトルバス乗降場を下記のとおり設定しました。また計画バス・シャトルバス以外の乗用車、タクシー、二輪車（自転車含む）の来場者を想定しその他駐車場、乗降場、待機場等を設定しました。

（1）計画バス・シャトルバス乗降場について

新たに整備される新宮崎県陸上競技場内の駐車場について、大量の大型バスの入出庫及び駐車に適した駐車場は第三駐車場のみであるため、この第三駐車場をシャトルバスの乗降場と計画バスの駐車場として利用することが必要である一方で、多くの式典参加者を限られた時間内に管理エリアに入場させるためには、管理エリア入口に設置されるI Dゲートを複数設置し、来場者を分散させて入場させる必要があります。

○P & Rシャトルバス乗降場：第三駐車場北側（図9参照）

輸送対象者：一般観覧者、式典関係者等

○計画バス駐車場：第三駐車場南側（図9参照）

輸送対象者：選手・監督、式典出演者、式典関係者等

○駅シャトルバス乗降場：外周道路北側（図10参照）

輸送対象者：一般観覧者、式典関係者等

（2）その他駐車場、乗降場、待機場等について

計画バス・シャトルバス利用者以外に、乗用車、タクシー、二輪車（自転車含む）の来場者を想定し、会場内駐車場の他に会場徒歩圏内の駐車場を含め別表7（国スポ総合開会式）のとおり設定しました。

現状では会場内及び徒歩圏内で乗用車駐車場が国スポ総合開会式で811台分不足しておりますが、今後周辺の適地における管理者との調整等を進め、最適な駐車場利用計画を進めることとします。

5 交通規制案について

(1) 開・閉会式当日における交通規制箇所の想定

これまでの動線計画、駐車場利用計画等に基づき、式典会場の新宮崎県陸上競技場周辺の道路について、交通規制の必要箇所を想定しました（図11参照）。

○車両通行止め（緊急車両を除く）

⇒図11中の紫色の規制区間（第一駐車場、第二駐車場、第三駐車場の各出入口の内側）

⇒陸上競技場正面周辺においては、駐車場からの歩行者の流れが集中するため、車両の通行を完全に止める事が望ましく、緊急車両や御列以外の通行は基本的に禁止とする（歩行者天国と同様のイメージ）

⇒規制の先端には警備員を配置し、車両阻止アングルや鉄柵等を用いて車道を封鎖し、突破事故防止対策を施す

○車両通行止め（大会関係車両を除く）

⇒図11中の赤色の規制区間（周辺居住者の通行を規制しても支障のない区間）

⇒当該区間の駐車許可証・バスID、または会場内への一時進入許可証所持車両のみ通行可能とする

⇒許可証の無い車両、または許可証を所持していても該当区間に通行する必要のない車両については通行不可とする

○車両通行止め（大会関係者・許可車両を除く）

⇒図11中の水色の規制区間

⇒当該区間の駐車許可証・バスID、会場内への一時進入許可証、通行許可証（周辺居住者等に配布想定）所持車両は通行可能とする

⇒規制区間内の居住者等に対しては通行許可証を発行し対応する

⇒規制の先端には警備員を配置し、必要に応じてカラーコーンを車道に設置する

許可証等を所持していない車両については、可能な状況であれば規制の先端（交差点）で止める想定だが、後続車両の通行に支障をきたすような状況であれば、いったん規制区間内に引き込み別途対応とする
具体的な対策として、主な進入経路上に迷い車対応の実施本部員と警備員を配置し、迂回案内および臨時の許可証発行を行う

○指定方向外進行禁止

⇒車両通行止め（大会関係者・許可車両を除く）に連動して実施する

⇒その他、山之口向原の跨線橋西側交差点においては、信号のない交差点をシャトルバス・計画バスが多数右左折するため、東進右折を規制する（※図11参照）

○車両通行自粛

⇒図11中の緑の規制区間

⇒大会関係者および周辺居住者等以外の通行の自粛を促す

⇒実施に関しては、立て看板の設置やチラシ配布による事前告知によるものとし、警備員等の配置は行わない

○駐停車禁止

⇒図11中の黄色の規制区間

⇒シャトルバス、計画バスの通行ルートとなる国道269号においては、渋滞緩和を目的とし駐停車禁止規制を実施する

⇒実施方法は車両通行自粛と同様の対応の他、警備員等による路上駐車・停車防止対策（巡回）も検討する

(2) その他

○交通規制時間 ⇒ 先催事事例を踏襲

○交通規制範囲の設定

⇒周辺居住者への影響を最小限に留めるよう、規制区間を設定する

○山之口向原の跨線橋西側交差点の規制について

⇒信号のない交差点をシャトルバス・計画バスが多数右左折するため、東進右折レーンを規制して警備員の誘導により交差点を北進右折する計画バスをスムーズに誘導する事が可能となる。また、西進車両についても対向右折車両が規制されているため、特に左折車両の通行がスムーズになる