

宮崎県地域公共交通計画

における施策・事業及び数値指標

〈Contents〉



1. 宮崎県地域公共交通計画の概要
2. 計画の達成状況の評価、推進体制
3. 令和7年度の施策・事業
4. 数値指標の状況
5. 令和8年度の施策・事業
6. 今後の検討事項

1. 宮崎県地域公共交通計画(令和6年2月策定)の概要

【計画の概要】

- 「広域的なバス」を将来にわたり持続可能なものとするために策定。
- 「需要の掘り起こし」、「運行の最適化・効率化」、「運行基盤の整備・充実」の3つを基本方針に設定。

【1】計画策定の趣旨等

●計画策定の背景と目的

バス等の地域公共交通は新型コロナの影響により、急激に利用者数が減少。また、燃料高騰なども重なって交通事業者の収益が悪化し、中でも、広域的なバス(※1)は、大変厳しい状況。

本計画は、**本県の地域公共交通の骨格をなす広域的なバスを将来にわたり持続可能なものとするために策定。**

●計画期間 令和6年度から令和10年度の5年間



【2】現状と課題

●現状… 本県では全国よりも速いペースで少子高齢・人口減少が進行。令和2年度以降は新型コロナの影響もあり、**バスをはじめ、各交通機関の利用者数が大きく減少し、運行に伴う欠損額も増加。また、バス等の運転士数も近年緩やかに減少。**

●課題

- (1) 人口減少等に伴う利用者数の減少
- (2) 高齢化の進行等に対応した移動環境の整備
- (3) 移動実態・ニーズを的確に捉えた地域公共交通サービスの提供
- (4) 運転士不足、交通事業者・行政負担の増加への対応

	R1	R2	R3	R4
広域的なバスの利用者数(千人)	3,244	2,584	2,285	2,322
広域的なバスの欠損額(百万円)	855	933	966	958
乗合バスの正規運転士数(人)	319	306	272	—

〔目指す姿〕 将来にわたり持続可能な地域公共交通ネットワークの構築

【3】 基本方針 及び 計画の目標

方針	1：誰もが利用しやすい環境の整備や魅力発信などによる 需要の掘り起こし	2：関係者間の連携・共創や路線の見直しなどによる 運行の最適化・効率化	3：路線維持のための支援や運転士確保の推進などによる 運行基盤の整備・充実
目標	利用者数の増加	収支の改善	運転士数の増加
指標	○広域的なバスの利用者数 (R4)232.2万人 → (目標)320万人 	○広域的なバスの収支率 (R4)50.8% → (目標)60.0% ○ // 運行に対する県の財政負担(※2) (R4)2.4億円 → (目標)コロナ禍前の水準(26億円)を上回らない	○乗合バスの運転士数(正規職員) (R3)272人 → (目標)320人 
※いずれもコロナ禍前のR元年度の数値を目標値とし、 計画期間のなるべく早期に達成し、その後、維持できるように取り組む。			

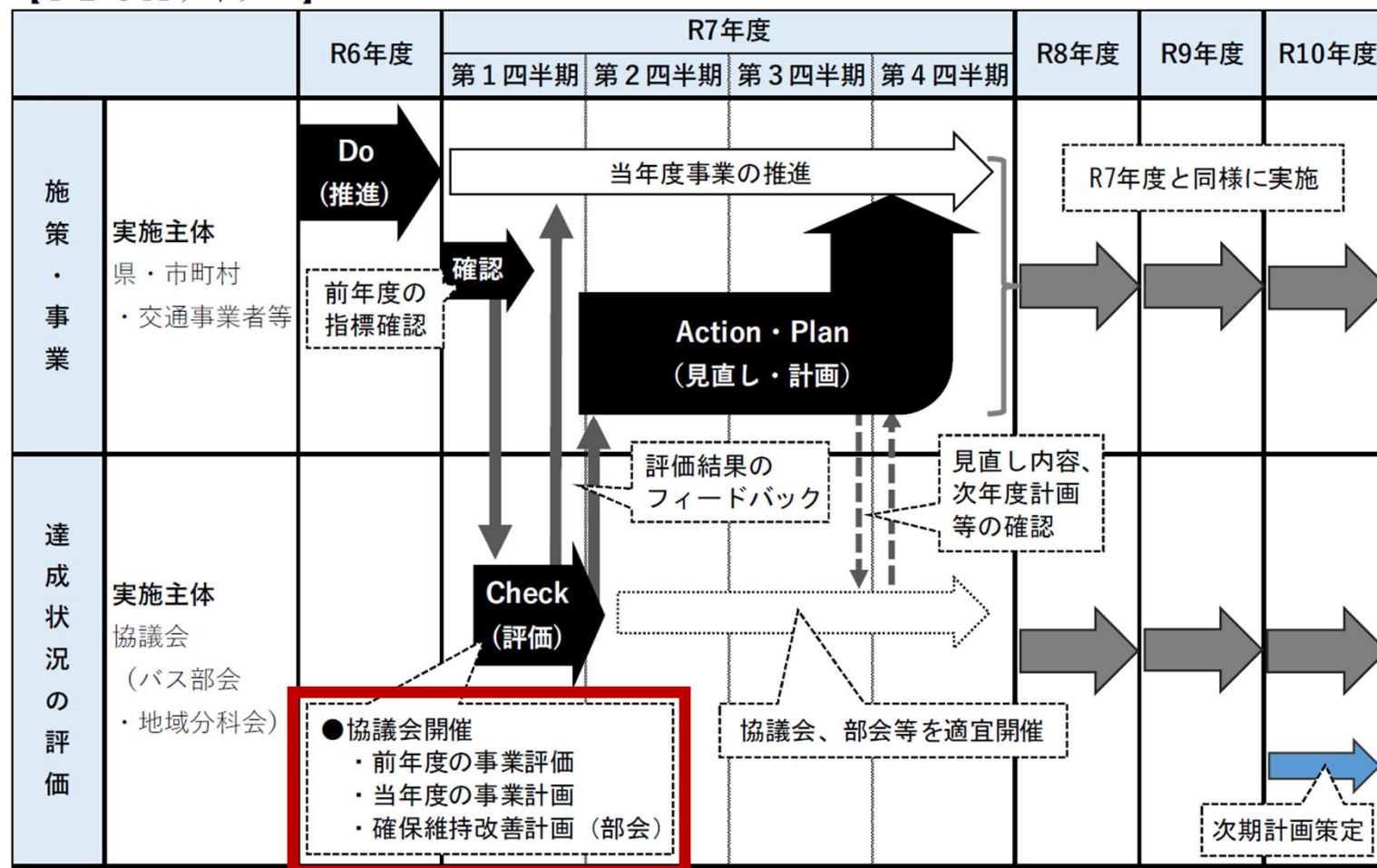
【4】 目標達成のための 施策・事業

○バス利用促進協議会の設置と効果的な利用促進策の検討・実施	○関係機関との連携・共創による運行の最適化	○広域的なバスの運行等に対する支援
○デジタル技術を活用した利便性向上	○デジタル技術を活用した運行の効率化	○大型二種免許の取得支援等による運転士確保
○企画乗車券の造成等による高齢者の利用促進	○利用実態等に応じた地域間幹線バスのあり方の検討	○EVバスの導入や自動運転技術の活用に係る検討
○先進事例を学ぶ実務担当者向け研修会の開催	(※1) 複数の市町村をまたぐ地域間幹線バス及び広域的コミュニティバス (※2) 地域間幹線バスの運行に対する国との協調補助額及び広域的コミュニティバスの運行に対する市町村への支援額の合計	

2. 計画の達成状況の評価、推進体制

- 県地域公共交通計画で設定した各指標について、本協議会において毎年度確認した上で、達成状況に応じた施策・事業の見直しを行うなど、PDCAサイクルを繰り返しながら、計画の推進、進捗管理に取り組むこととされている。

【PDCAサイクル】



3. 令和7年度の施策・事業

【令和7年度の取組状況】

- 「需要の掘り起こし」では、「バス無料デー」の実施やMaaSの推進、高齢者向けの企画乗車券の造成支援等に取り組む。

方針①：需要の掘り起こし【目標：利用者数の増加】

(1) バス利用促進協議会の設置と効果的な利用促進策の検討・実施

【R6～】

宮崎県バス利用促進協議会(令和6年4月設置)において、市町村や交通事業者等とともに、効果的な利用促進策を検討・実施。

令和6年	6月～7月	県民アンケート
	3月	宮崎バスフェスタ開催(宮崎市)
令和7年	10月・12月	バス無料デー開催(計4日間)
	3月	宮崎バスフェスタ開催(都城市)

(2) デジタル技術を活用した利便性向上

【R2～】

MaaSアプリ「my route」を通じ、鉄道やバスがシームレスに利用できるデジタルチケットを販売

(3) 企画乗車券の造成等による高齢者の利用促進

【R5～R6】

65歳以上の高齢者がバスを1乗車200円で利用できる企画乗車券「みやざきシニアパス」の造成を支援

【R7】

「みやざきシニアパス」の後継商品「宮交スマート65」の購入費(1万円)を半額助成



3. 令和7年度の施策・事業

【令和7年度の取組状況】

- 「運行の最適化・効率化」では、AIオンデマンドバスの導入支援や、評価指標による地域間幹線バスの見直しに取り組む。

方針②：運行の最適化・効率化【目標：収支の改善】

(1) デジタル技術を活用した運行の効率化

【R5～R7】

運行の効率化を図るため、これまで定時定路線のバスが運行していたエリアにおいて、AIオンデマンドバス「宮交のる」との導入に係る実証実験を支援

(実証実験箇所)

- ・ 恒久・田吉地区(宮崎市)
- ・ 月見ヶ丘・源藤地区(宮崎市)
- ・ 希望ヶ丘・国富ヶ丘地区(宮崎市)

The graphic is a colorful promotional poster for the 'Miyakou no R' AI On-Demand Bus. It features a blue and yellow color scheme. At the top, it says '事前に LINE・アプリか 電話で予約して乗る' (Reserve in advance via LINE, app, or phone) and 'AIを使った乗合型 オンデマンドバス!' (AI-powered shared on-demand bus!). The main title is '宮交のる' in large, stylized characters. Below the title, there are three sections: '運行時間' (Operating hours) from 9:00 to 17:00 (no service on holidays), '運行エリア' (Operating area) listing '希望ヶ丘・国富ヶ丘エリア' (NEW!), '恒久・田吉・緑松エリア' and '月見ヶ丘・源藤エリア', and '運行マップ' (Operating map) with a note to check the map. To the right, a white van with '01' on its side is shown. Text next to the van says '定員 9人' (Capacity 9 people) and '予約制で 必ず座れる!' (Reservations, guaranteed seating!). Below the van, it says 'とっても便利! エリア拡大しました!' (Very convenient! Expanded area!) and 'ご都合に合わせて 乗車できる!' (Can ride according to your schedule!). At the bottom, it explains 'AIオンデマンドバスとは?' (What is AI On-Demand Bus?) as a service that uses AI to select efficient routes based on reservations and designated meeting points.

【地域間幹線バスの評価指標】

(2) 利用実態等に応じた地域間幹線バスのあり方の検討

【R6～】

地域間幹線バスを将来にわたり持続可能なものとするため、各系統の状況を客観的に評価し、市町村や交通事業者とともに評価結果に基づいた路線のあり方の検討・見直しを実施

指標	算定方法
① 幹線性	年間利用者数 ÷ 沿線人口
② 広域性	複数市町村をまたいだ利用者の割合
③ 生産性	平均乗車密度、輸送量
④ 採算性	収支率（＝運行収入 ÷ 運行経費）
⑤ 人口減少率	沿線人口の減少率（R2 → R12）

3. 令和7年度の施策・事業

【令和7年度の取組状況】

- 「運行基盤の整備・充実」では、地域間幹線バス等の運行支援や、大型二種免許の取得支援による運転士確保等に取り組む。

方針③：運行基盤の整備・充実【目標:運転士数の増加】

(1) 広域的なバスの運行等に対する支援

ア) 地域間幹線系統

- ・ 国庫補助を活用しながら、事業者に対し、運行費及び車両減価償却費等を支援
- ・ 国・県・市町村で追加支援を実施することで、事業者負担を大きく抑制

(単位:千円)

令和7年バス事業年度 運行費の補助額等	経常 費用	経常 収益	欠損額	欠損に対する補填・負担内訳					事業者 負担額
				補助額				補助額 合計	
				協調補助		追加補助			
				国	県	県	市町村		
	1,479,916	886,244	593,672	123,530	123,530	170,774	177,934	595,768	2,096

※鹿児島交通の運行する路線を除く

イ) 広域的コミュニティバス

- ・ 運行主体である市町村に対し、運行費を支援

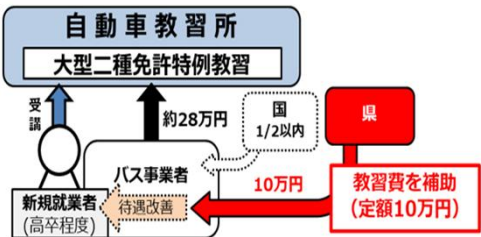
(単位:千円)

令和7年バス事業年度 運行費の補助額等	経常 費用	経常 収益	欠損額	欠損に対する補填・負担内訳		
				県	市町村	事業者 負担額
	368,751	67,136	301,615	133,070	159,834	8,711

(2) 大型二種免許の取得支援等による運転士確保

- ・ 事業者に対し、県バス協会を通じ、大型二種免許の取得費用を支援
- ・ 事業者に対し、大型二種免許特例教習の受講費用を支援

【特例教習に対する補助のスキーム】



4. 数値指標の状況

方針①：需要の掘り起こし【目標：利用者の増加】

数値目標		R4年度(計画策定時)	R5年度	R6年度	R7年度	目標値
指標1	広域的なバスの利用者数	232.3万人	242.8万人	253.6万人	256.8万人	320万人

方針②：運行の最適化・効率化【目標：収支の改善】

数値目標		R4年度(計画策定時)	R5年度	R6年度	R7年度	目標値
指標2-1	広域的なバスの収支率	50.8%	56.0%	55.2%	55.5%	60.0%
指標2-2	広域的なバスの運行に対する県の財政負担	2.4億円	2.1億円	2.3億円	2.6億円	コロナ渦前の水準 (R元年:2.6億円) を上回らない

方針③：運行基盤の整備・充実【目標：運転士の増加】

数値目標		R4年度(計画策定時)	R5年度	R6年度	R7年度	目標値
指標3	乗合バスの運転士数 (正規職員)	242人	226人	219人	—	320人

※ 計画策定時(R3年度)の運転士数:272人

●各指標の評価

指標1(広域的なバスの利用者数)

- ・令和4年度(計画策定時)と比較し、令和7年度は利用者数が約25万人増加。
- ・引き続き、目標達成に向け利用促進に努める必要がある。

指標2-1(広域的なバスの収支率)

- ・令和4年度(計画策定時)と比較し、令和7年度は収支率が4.7%改善された。
- ・必要な路線を維持しつつ、需要に合った運行内容への見直しや、収益確保のための利用促進に努める必要がある。

指標2-2(広域的なバスの運行に対する県の財政負担)

- ・令和4年度(計画策定時)と比較し、令和7年度の県の財政負担は約0.2億円増加。
- ・引き続き、利用実態に応じた運行内容への見直し及び利用促進により、欠損額の圧縮に努める必要がある。

指標3(乗合バスの運転士数)

- ・令和4年度(計画策定時)から減少が続いている。
- ・必要な路線を維持していくため、運転士確保に係る施策を継続・強化する必要がある。

5. 令和8年度の施策・事業

令和8年度のバス関連施策・事業

① 地域間幹線系統、広域的コミュニティバスへの運行費補助や、路線転換に要する費用等の補助

② バス利用促進強化に関する事業

県・市町村・バス事業者等で構成する「宮崎県バス利用促進協議会」により、バスの効果的な利用促進策の検討・実施や、結節強化などの利便性向上に取り組む。

③ バス・タクシー運転士確保・定着支援に関する事業

運転士確保に係るPR費用、普通二種免許取得費用、就労環境改善に要する費用、外国人バス運転士の確保・育成に要する費用を補助

④ 九州MaaSに関する事業

〈目指す姿〉将来にわたり持続可能な地域公共交通ネットワークの構築

今後の方向性（イメージ）

〈課題〉

- 運転士不足等を背景に、路線バスの縮小が進む中、通学・通院・買物といった日常生活に欠かせない「移動の足」の維持・確保も喫緊の課題（「交通空白」解消・防止に向けた取組強化）
- バス基金による事業は令和8年度で終了

〈取組の方向性〉

- バス基金終了後も、市町村・バス事業者と緊密に連携し、バス事業者の抜本的な経営改善やDXを推進するとともに、現行と同水準の支援策を検討していく。
- 公共ライドシェア、施設送迎車両活用、互助輸送などのいわゆる白ナンバーも含めた地域の輸送資源をフル活用し、多様な移動手段を確保することで、「交通空白」解消・防止を目指す。

5. 令和8年度の施策・事業

改 バス・タクシー運転士確保・定着支援事業

総合交通課 16,686千円

【財源：一般財源】

事業の目的

深刻化する運転士不足に歯止めをかけ、持続可能な地域交通ネットワークを構築するため、乗合バス・タクシー事業者による運転士の確保及び定着の取組を支援する。

事業の概要

(1) 事業内容

- ① 運転士確保PR等支援（補助率：1／2以内）
バス・タクシー事業者の運転士確保に係るPR費用等を補助
- ② 免許取得等支援（補助率：定額）
若年バス運転士の特例教習費用及びタクシー運転士の普通二種免許取得費用を補助
※ 県補助額以上を新規就業者の待遇改善へ
- ③ 就労環境改善支援（補助率：1／2以内）
バス運転士の定着のための就労環境改善に要する費用を補助
- ④ 外国人運転士確保・育成支援（補助率：定額、2／3以内）
特定技能制度を活用した外国人バス運転士の確保・育成に要する費用を補助

【事業対象の概要】

	PR	免許	就労環境	外国人
バス	●	●	●	●
タクシー	●	●		

(2) 事業の仕組み

県  乗合バス・タクシー事業者

(3) 成果指標

乗合バス運転士数	現状（令和7年3月末）	356名	→	令和11年3月末	380名
タクシー運転士数	現状（令和6年3月末）	1,603名	→	令和11年3月末	現状維持



事業の期間

令和8年度～令和10年度

5. 令和8年度の施策・事業

バス事業者の先進事例に関する勉強会

対象者：県内バス関連事業者、市町村担当者等

	内 容	講 師
第1回	運輸現場のDX化について	広島電鉄株式会社 
第2回	バス業務DX/標準化の取組について	みちのりホールディングス 
	職員の待遇改善・担い手確保施策について①	西日本鉄道株式会社 
	職員の待遇改善・担い手確保施策について②	伊予鉄道株式会社 
第3回	データを活用した路線再編について	長崎自動車株式会社 

〈令和8年度に実施した研修会・勉強会の様子〉



上記以外にも、今年度中に、国土交通省COMmmmmONS[コモンズ]の他、バス事業に関連する勉強会を実施予定です。

6. 今後の検討事項

中山間地域における「交通空白」解消・防止に関する取組について

1. 現状と課題

- 中山間地域では、人口減少や高齢化が加速する中、運転免許を返納した高齢者をはじめ、移動手段の確保に対する住民の不安が高まっている。
- 一方、運転士不足等を背景に、路線バスの縮小が進む中、通学・通院・買物といった日常生活に欠かせない「移動の足」をいかに維持・確保するかが喫緊の課題となっている。

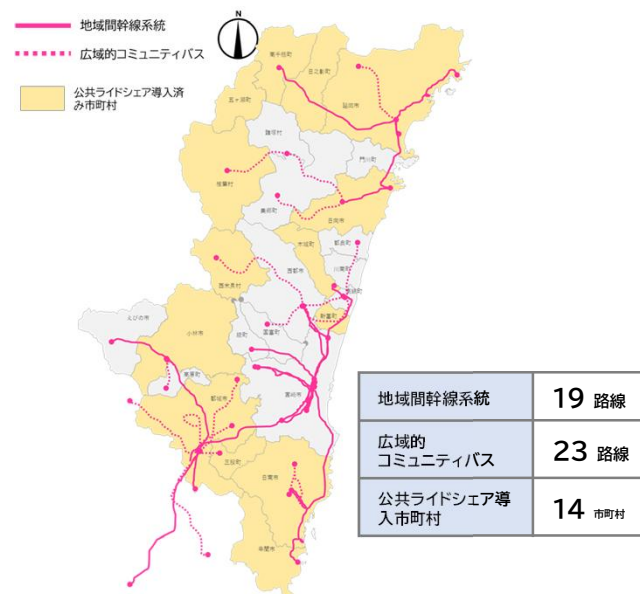
2. 国の動向等

- 国では、上記の課題を含め、従来の二種免許運転士の確保が困難になりつつあることを踏まえ、公共ライドシェア、施設送迎車両活用、互助輸送などのいわゆる白ナンバーも含めた地域の輸送資源のフル活用し、多様な移動手段を確保することで、「交通空白」解消・防止を目指している。

〈移動手段の確保策〉

	公共ライドシェア	スクールバス・施設送迎車両等の活用	互助輸送 (ボランティア輸送)
概要	市町村等が白ナンバー車両を活用し、提供する輸送サービス	学生や施設利用者等と一般住民を一緒に輸送する取組（混乗化）や、空き時間を利用して一般住民を輸送する取組（間合い利用）	地域住民等が対価を得ずに提供する輸送サービス
課題	合意形成のハードルの高さ 自治体の財政負担の大きさ	合意形成のハードルの高さ（防犯や安全確保の観点から、学校・保護者・施設等の理解が得られにくい）	持続可能性（担い手の確保が難しい） 安全性（運行前の安全管理や事故時の責任が曖昧になりやすい）

県内の路線バス・公共ライドシェアの導入状況



県内の「交通空白」解消・防止に向けた課題

- 交通モデルの取組が市町村単位に点在し、広域的な展開につながっていない
- スクールバス・施設送迎車等の地域輸送資源の共同化・協業化が進んでいない
- 交通モデル導入に必要な手順・ノウハウが県内で体系化されていない

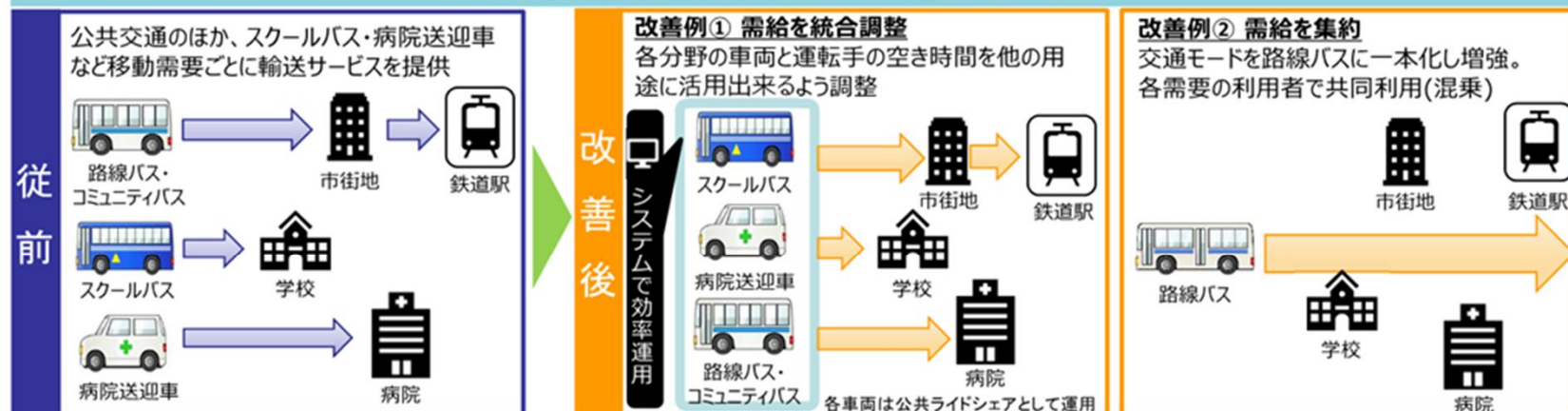
上記の課題は、**市町村単独では解決が困難な課題**

中山間地域における「交通空白」の解消・防止を図るため、以下のような新たな施策の検討をすべきではないか。

- スクールバスや施設送迎車両等の共同化・協業化など地域輸送資源フル活用モデルを構築すべきではないか。
- 導入手順・課題・対応策を整理し、地域の実情に即した導入マニュアルとして体系化すべきではないか。

- 人口減少・高齢化に伴い、**公共交通の担い手不足による供給制約**が強まる一方、医療・福祉・教育・買物等生活に不可欠な分野のサービスの持続性確保のため、**病院・学校等の統合・集約が急速に進展し、移動需要は増大**。
- 移動手段を確保して地域の暮らしを安定させるため、**交通とこれら分野の連携の一層の強化**が急務。
- **データ活用等によりこれら分野に係る移動の需給を集約化・統合調整**し、あらゆる**地域輸送資源**（交通事業者に加え、これら施設が保有する施設送迎に係る人員・車両等）の**フル活用**を推進。

「地域輸送資源のフル活用」のイメージ



「地域輸送資源のフル活用」を進めるための支援措置

○ 新たな制度的枠組みの構築

交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会「とりまとめ」(R7.12.26)

『バス・タクシー・公共ライドシェアに係る「交通空白」等について、**地域の輸送資源をフル活用**して解消するため、運転者等の担い手や車両等に関して、地方公共団体が主体性を発揮して**交通事業者間や施設送迎サービスの提供者等から協力を得る等**、地域の関係者が連携してその実情に応じた適切な形態による**運送サービスの提供を図る事業**を、**地域交通法の地域公共交通特定事業として新たに創設**し、手続の特例、事業の計画的な実施義務を措置するなど制度的な対応を講じる』

○ 先進的プロジェクト等に対する支援

- ・「交通空白」解消パイロット・プロジェクト
- ・地域交通DX「COMmmONS」

⇒**先進的なプロジェクト等に対し、**  **COMmmONS**
国の積極的な関与により実現を後押し

本省
において

厚生労働省・文部科学省・スポーツ庁等と連携し、取組や課題を共有しつつ、政府全体から現場まで**各階層にわたる他分野連携**を促進。

運輸局
において

自治体の庁内連携も含めた地域における**他分野連携を促進し、好事例となる事業の創出**により地域の困りごとの解決に向けて伴走支援。

〈参考資料〉

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案の概要（輸送資源フル活用の全体イメージ）

バス・タクシー・公共ライドシェアの廃止等により、
移動手段の確保が課題となっている
全国で約2,500に上る「交通空白」等



地域の輸送資源をフル活用して
移動手段を確保する枠組みを構築

自動車地域旅客運送サービス再構築事業

地方公共団体が、**最適な運送形態**によるサービスを提供する運送主体を**選定**
地方公共団体の**あっせん**により、運送主体が、**地域の関係者からサービス提供に必要な輸送資源の提供等の協力を受ける**
⇒**運転者や車両等の輸送資源をフル活用**する事業

自動車地域旅客運送サービス再構築事業

岐阜県白川町（病院バスとの統合等）

- 病院バスと、路線バスやデマンドバス（公共ライドシェア）を統合するほか、スクールバスとデマンドバスを一体で運行管理
- 事業者から運行管理・運転業務の協力を受けて、地域住民から一部車両の運転の協力を得るほか、運行にスクールバス車両も活用



運送主体



公共ライドシェア バス・タクシー
「交通空白」等でサービス提供

サービス提供に協力

データ提供等の協力

選定

財政

支援等

サービス提供に協力

協力のあっせん

サービス提供に協力

連携促進団体

関係者間の連携の促進等を行う団体
・法定協議会の任意構成員として明確化
・地域公共交通計画の作成等への提案

地方公共団体

計画提案
協議会に参画



民間企業・団体

国土交通省
地方運輸局



伴走支援
財政支援

協力のあっせん

公共交通事業者
（バス、タクシー事業者等）

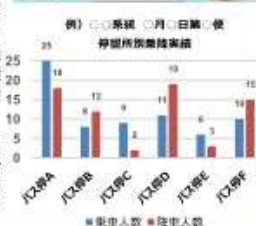


モビリティデータの活用
地方公共団体による事業実施計画作成時に必要となる乗降記録等の**データ提供等の協力**要請に対し、**正当な理由がある場合を除いて、交通事業者等が応じる**こととし、事業実施を促進

モビリティデータの活用

青森県八戸市（データを活用した交通施策の実施）

- 八戸圏域を運行するバス会社が提供するICカードについて、路線再編等のためのデータを活用することを目的に、データ提供の協定を締結
- 通年での利用者の推移や通学・通勤定期利用者の有無などのデータを路線再編に活用
- 時間帯別の路線バスの利用者数のデータを可視化し、路線バスから小型のワンマン車のダウンサイジングの適否について検討を実施



連携促進団体

石川県奥能登地域（民間企業の協力）

- 奥能登地域（石川県能登町/穴水町/輪島市/珠洲市）でAIデマンド交通の共同導入・運営体制構築に向けた協力を行う
- 今後、広域運営組織の設立を進め、タクシー・ライドシェア等の複数交通モードの共同化による効率化を目指す

（出典）交通政策審議会交通体系分科会 第7第3回地域公共交通部会 ネット・モビリティ部会を加工



施設利用者用運送サービス提供者

静岡県湖西市
（従業員用送迎車両を住民向け運送サービスに提供）

- 市内企業の協力のもと、当該企業の従業員送迎のシャトルバスの空き時間に、地域住民向けの運送サービスを提供。（ルート上に鉄道駅、病院、スーパーなど）
- 地域住民向けの運送サービスは、湖西市が公共ライドシェアの登録を受けて、シャトルバスを使用して実施。（運賃100円）

