

# 宮崎県地域公共交通計画 (案)

令和 6(2024)年度～令和 10(2028)年度

宮 崎 県

## 目次

<b>第 1 章</b>	<b>計画策定の趣旨等</b> .....	<b>1</b>
1 - 1	背景と目的 .....	1
1 - 2	計画の区域 .....	1
1 - 3	計画の期間 .....	1
1 - 4	本計画の位置づけと関連計画 .....	1
<b>第 2 章</b>	<b>現状と課題</b> .....	<b>3</b>
2 - 1	地域の概況 .....	3
2 - 2	地域公共交通の現状 .....	13
2 - 3	地域間幹線バス・広域的コミュニティバスの運行・収支状況 .....	28
2 - 4	地域公共交通の課題 .....	34
<b>第 3 章</b>	<b>基本方針及び計画の目標</b> .....	<b>35</b>
3 - 1	目指す姿と基本方針 .....	35
3 - 2	計画の目標 .....	35
3 - 3	関係者の役割分担 .....	36
<b>第 4 章</b>	<b>目標達成のための施策・事業</b> .....	<b>37</b>
<b>第 5 章</b>	<b>計画の達成状況の評価、推進体制</b> .....	<b>47</b>

# 第1章 計画策定の趣旨等

## 1-1 背景と目的

バスや鉄道をはじめとする地域の公共交通は、通勤や通学、買い物といった県民の日常生活や本県観光を支える重要な基盤であり、地域内や地域間をつなぐ重要な役割を将来にわたって持続的に果たしていくことが求められています。

一方で、人口減少や自家用車の普及により利用者数が減少し、それに伴う交通事業者の収益悪化や、慢性的な運転士不足等により、その維持が困難になってきたことから、利便性の向上や利用促進などに官民をあげて取り組んできました。

しかし、近年の新型コロナウイルス感染症の影響により、急激に利用者数が減少するとともに、燃料高騰なども重なって収益はさらに悪化しており、中でも複数の市町村をまたいで運行される地域間幹線バス等の広域的なバス（以下「広域的なバス」という。）は、大変厳しい状況に置かれています。

このため、県では、コロナ禍以降、広域的なバスの運行維持や事業者の経営安定化に向けた支援に力を入れて取り組むとともに、事業者においては、安全の確保を図りつつ、経費の削減に努めてきました。また、国や県、市町村、事業者等が一体となって、そのあり方についても継続して協議してきました。

宮崎県地域公共交通計画（以下「本計画」という。）は、これらの動きを踏まえつつ、本県の地域公共交通、特にその骨格をなす広域的なバスを将来にわたり安全で持続可能なものとするため「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「法」という。）」に基づいて、宮崎県地域公共交通協議会が主体となって策定したものです。

## 1-2 計画の区域

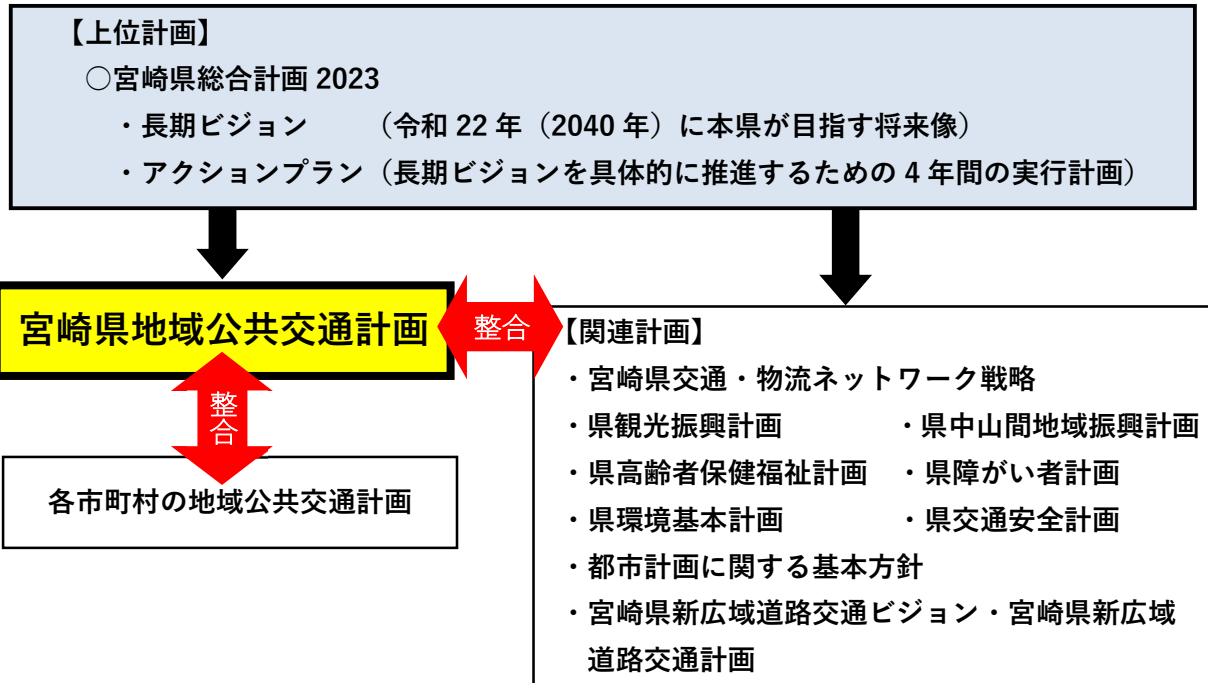
宮崎県全域を計画区域とします。

## 1-3 計画の期間

計画の期間は、令和6年度（2024年度）から令和10年度（2028年度）までの5年間とします。また、計画期間内であっても必要に応じて見直しを行います。

## 1-4 本計画の位置づけと関連計画

本計画は、法第5条に基づく、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画（以下「地域公共交通計画」という。）として策定するものであり、県政運営の基本方針である宮崎県総合計画「未来みやざき創造プラン」を上位計画とし、宮崎県観光振興計画などの県の関連計画や県内の市町村が策定する地域公共交通計画と整合を図ることとします。



(地域公共交通計画)

第 5 条 市町村にあつては単独でまたは共同して、都道府県にあつては当該都道府県の区域内の市町村と共同して、当該市町村の区域内について、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画(以下「地域公共交通計画」という。)を作成するよう努めなければならない。

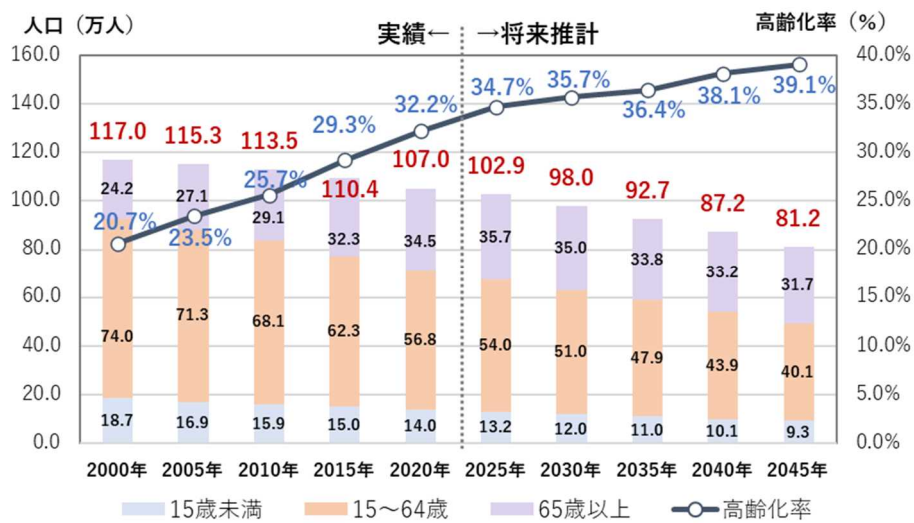
## 第2章 現状と課題

### 2-1 地域の概況

#### (1) 人口の状況

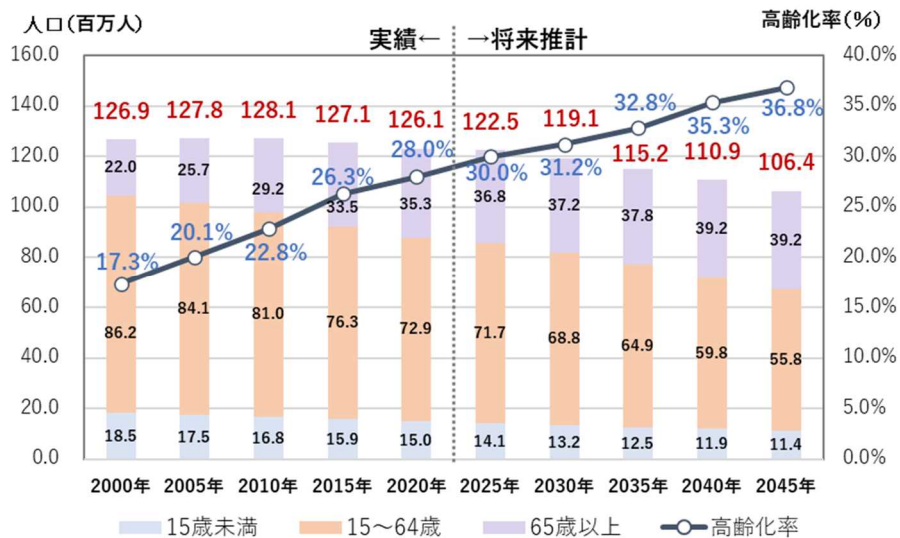
##### ① 県全体の人口

本県では、全国よりも速いペースで少子高齢・人口減少が進行しており、その傾向は今後も継続する見込みとなっています。



(出典：国勢調査、宮崎県資料)

図1 本県の年齢3区分別人口の推移



(出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所)

図2 日本の年齢3区分別人口の推移

## ②市町村別の人口

市町村別にみても、ほとんどの市町村において高齢化、人口減少が進行する見込みとなっています。

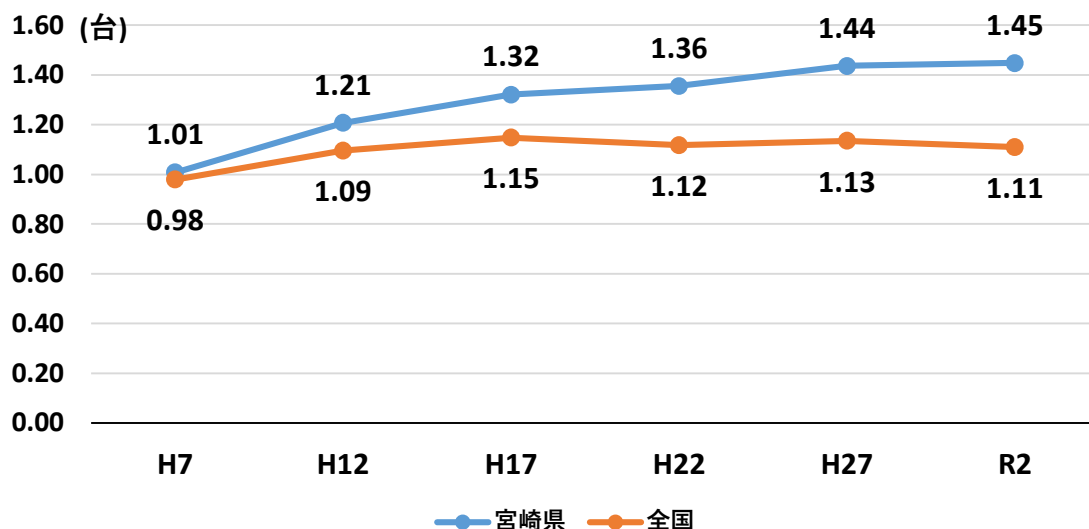
表 1 市町村別の将来人口予測

市町村	人口		将来人口			高齢化率 (%)		
	2020年	県内順位	2030年	減少率	県内順位	2020年	2030年	県内順位
<b>宮崎県</b>	<b>1,069,576</b>		<b>979,891</b>	<b>▲8%</b>	<b>-</b>	<b>32.7</b>	<b>35.7</b>	<b>-</b>
宮崎市	401,339	1	385,760	▲4%	25	28.4	31.9	25
都城市	160,640	2	149,161	▲7%	24	31.8	34.0	24
延岡市	118,394	3	104,130	▲12%	15	34.8	38.0	20
日向市	59,629	4	54,499	▲9%	23	32.6	42.0	13
日南市	50,848	5	43,627	▲14%	11	38.6	40.5	15
小都市	43,670	6	38,298	▲12%	14	37.3	35.8	22
西都市	28,610	7	24,557	▲14%	12	38.3	46.9	7
三股町	25,591	8	25,264	▲1%	26	28.4	42.8	10
高鍋町	19,922	9	17,744	▲11%	20	32.8	46.4	8
国富町	18,398	10	16,053	▲13%	13	37.3	31.1	26
えびの市	17,638	11	14,232	▲19%	7	42.5	46.1	9
門川町	17,379	12	15,396	▲11%	18	34.3	42.5	12
串間市	16,822	13	13,456	▲20%	6	43.1	40.9	14
新富町	16,564	14	14,860	▲10%	22	31.7	35.6	23
川南町	15,194	15	13,366	▲12%	16	35.8	36.1	21
高千穂町	11,642	16	9,667	▲17%	8	43.1	42.7	11
都農町	9,906	17	8,774	▲11%	17	38.8	39.5	18
高原町	8,639	18	7,307	▲15%	10	42.0	39.6	17
綾町	6,934	19	6,202	▲11%	21	36.8	40.4	16
木城町	4,895	20	4,353	▲11%	19	37.2	38.1	19
美郷町	4,826	21	3,627	▲25%	2	51.6	51.9	2
日之影町	3,635	22	3,026	▲17%	9	45.6	50.2	3
五ヶ瀬町	3,472	23	2,724	▲22%	5	42.9	56.1	1
椎葉村	2,503	24	1,922	▲23%	3	45.6	47.2	6
諸塚村	1,486	25	1,104	▲26%	1	45.7	49.2	5
西米良村	1,000	26	784	▲22%	4	43.7	49.4	4

(出典：R2 年国勢調査、宮崎県資料)

## (2) 乗用車保有、運転免許保有の状況等

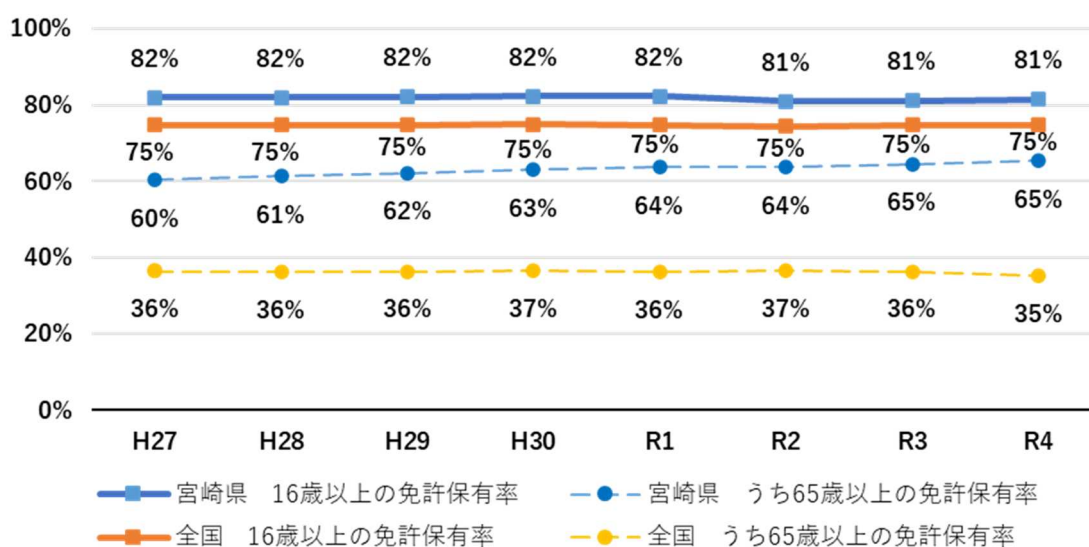
世帯当たりの乗用車保有台数は、全国がほぼ横ばいであるのに対して、本県では増加傾向にあり、令和2年度には、一世帯当たり1.45台となっています。



(出典：(一財)自動車検査登録情報協会、国勢調査)

図3 世帯当たりの乗用車保有台数の推移

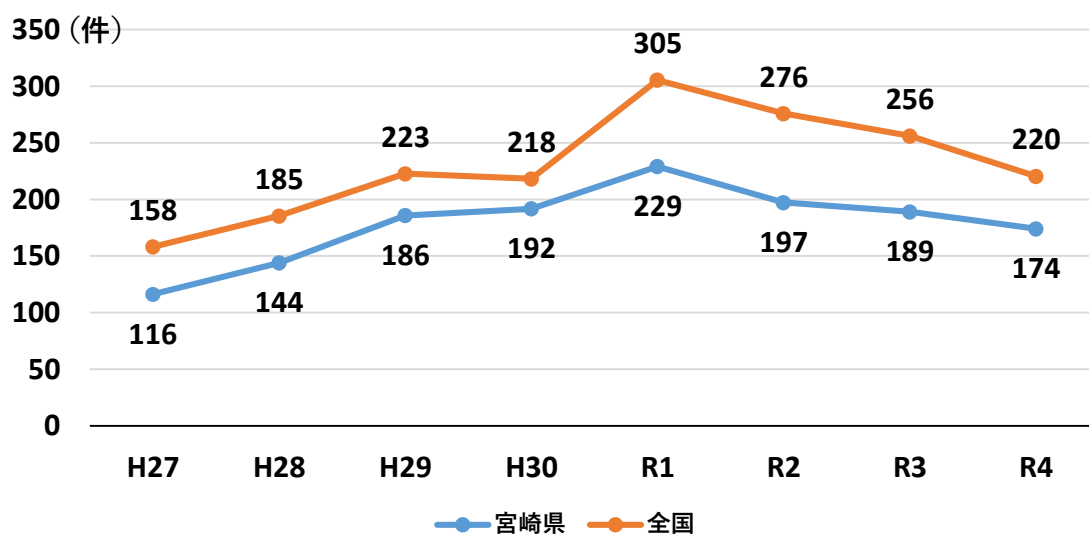
また、運転免許保有率(16歳以上)は、本県と全国で大きな違いはありませんが、65歳以上の保有率をみると、本県(65%)は全国(35%)に比べ大幅に高くなっています。



(出典：運転免許統計、総務省統計局資料、国勢調査、宮崎県資料)

図4 運転免許保有率の推移

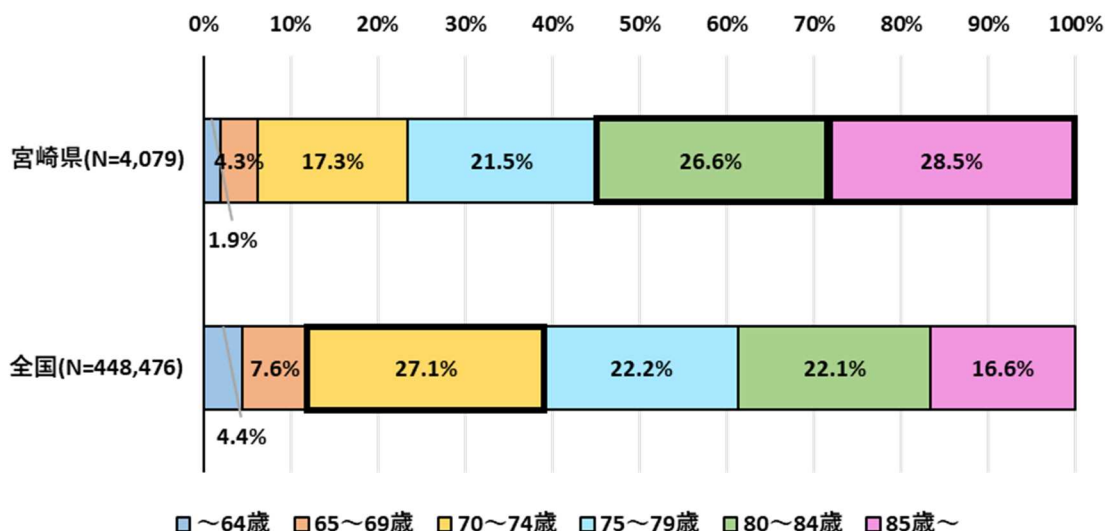
65歳以上の免許保有者1万人当たりの運転免許取消申請数（免許返納者数）をみると、本県は全国に比べて低い傾向にあります。



(出典：運転免許統計、総務省統計局資料、国勢調査、宮崎県資料)

図 5 65歳以上の免許保有者1万人当たりの運転免許取消申請数

また、令和4年度の運転免許取消申請者（免許返納者）の申請時の年代をみると、全国では70～74歳（27.1%）が多いのに対して、本県では80～84歳（26.6%）、85歳以上（28.5%）が多くなっています。



(出典：R4年運転免許統計)

図 6 令和4年 運転免許取り消し申請時の年代



### (3) 通勤・通学の移動実態

#### ①通勤の移動実態

就業者（15歳以上）の通勤の移動実態をみると、全体の約8割（約41万人）が、自市町村内の移動となっており、市町村別にみても、多くの市町村で同じ傾向となっていますが、一部の町で4～6割が周辺の市町へ通勤しています。

また、通勤先として県内の他市町村からの受入は、宮崎市や都城市、延岡市、日向市などが多くなっています。

表 2 市町村別の15歳以上就業者の移動先

市町村	総数 [人]	自市町村内		他市町村への移動						県内他市町村から			
		人数 [人]	割合 [%]	総数 [人]	割合 [%]	他市町村1位		他市町村2位		他市町村3位		受入人数 [人]	割合 [%]
						市町村	割合	市町村	割合	市町村	割合		
宮崎市	180,584	163,098	(90%)	13,650	(8%)	国富町	(1%)	都城市	(1%)	西都市	(1%)	14,530	(20%)
都城市	75,056	65,590	(87%)	8,611	(11%)	三股町	(3%)	曾於市	(3%)	宮崎市	(2%)	10,135	(14%)
延岡市	54,364	49,258	(91%)	4,337	(8%)	日向市	(3%)	門川町	(2%)	宮崎市	(1%)	5,249	(7%)
日南市	22,871	20,575	(90%)	2,186	(10%)	宮崎市	(3%)	串間市	(3%)	都城市	(1%)	1,728	(2%)
小林市	21,298	17,492	(82%)	3,640	(17%)	えびの市	(6%)	都城市	(4%)	高原町	(3%)	3,697	(5%)
日向市	28,868	23,192	(80%)	5,279	(18%)	延岡市	(8%)	門川町	(5%)	川南町	(1%)	5,519	(8%)
串間市	7,612	6,283	(83%)	1,254	(16%)	日南市	(7%)	志布志市	(7%)	都城市	(1%)	764	(1%)
西都市	14,027	9,519	(68%)	4,247	(30%)	宮崎市	(17%)	高鍋町	(4%)	新富町	(4%)	4,020	(6%)
えびの市	8,546	6,872	(80%)	1,619	(19%)	小林市	(13%)	湧水町	(2%)	都城市	(1%)	1,500	(2%)
三股町	11,762	4,584	(39%)	7,132	(61%)	都城市	(54%)	宮崎市	(3%)	曾於市	(2%)	2,637	(4%)
高原町	3,836	2,036	(53%)	1,796	(47%)	小林市	(29%)	都城市	(11%)	宮崎市	(2%)	1,145	(2%)
国富町	9,389	5,480	(58%)	3,874	(41%)	宮崎市	(33%)	綾町	(3%)	西都市	(2%)	2,999	(4%)
綾町	3,429	2,035	(59%)	1,383	(40%)	宮崎市	(26%)	国富町	(10%)	西都市	(1%)	935	(1%)
高鍋町	9,489	5,304	(56%)	4,130	(44%)	宮崎市	(13%)	川南町	(9%)	新富町	(7%)	4,203	(6%)
新富町	8,848	4,912	(56%)	3,916	(44%)	宮崎市	(23%)	西都市	(9%)	高鍋町	(8%)	3,004	(4%)
西米良村	569	548	(96%)	20	(4%)	西都市	(2%)	多良木町	(0%)	宮崎市	(0%)	62	(0%)
木城町	2,454	1,136	(46%)	1,317	(54%)	高鍋町	(19%)	川南町	(9%)	西都市	(9%)	789	(1%)
川南町	7,868	5,408	(69%)	2,359	(30%)	高鍋町	(10%)	都農町	(6%)	宮崎市	(5%)	2,960	(4%)
都農町	4,895	3,041	(62%)	1,824	(37%)	川南町	(15%)	高鍋町	(7%)	日向市	(6%)	1,241	(2%)
門川町	8,274	3,831	(46%)	4,399	(53%)	日向市	(27%)	延岡市	(23%)	宮崎市	(1%)	2,656	(4%)
諸塚村	845	763	(90%)	82	(10%)	日向市	(4%)	美郷町	(4%)	椎葉村	(2%)	126	(0%)
椎葉村	1,322	1,272	(96%)	48	(4%)	美郷町	(1%)	日向市	(0%)	諸塚村	(0%)	91	(0%)
美郷町	2,500	2,055	(82%)	442	(18%)	日向市	(11%)	延岡市	(3%)	諸塚村	(1%)	459	(1%)
高千穂町	6,082	5,423	(89%)	639	(11%)	日之影町	(4%)	五ヶ瀬町	(2%)	延岡市	(2%)	674	(1%)
日之影町	1,986	1,473	(74%)	511	(26%)	高千穂町	(15%)	延岡市	(8%)	門川町	(1%)	391	(1%)
五ヶ瀬町	1,818	1,391	(77%)	422	(23%)	山都町	(10%)	高千穂町	(10%)	高森町	(1%)	168	(0%)
合計	498,592	412,571	(83%)	79,117	(16%)	—	—	—	—	—	—	71,682	(100%)

(出典：R2年国勢調査)

## ②通学の移動実態

学生（15歳以上）の通学の移動実態をみると、全体の約8割（約3万人）が、自市町村内の移動となっており、高等学校等が多く所在する宮崎市や都城市、延岡市等において、同じ市内での移動、県内の他市町村からの受入が多くなっています。

表 3 市町村別の15歳以上通学者の移動先

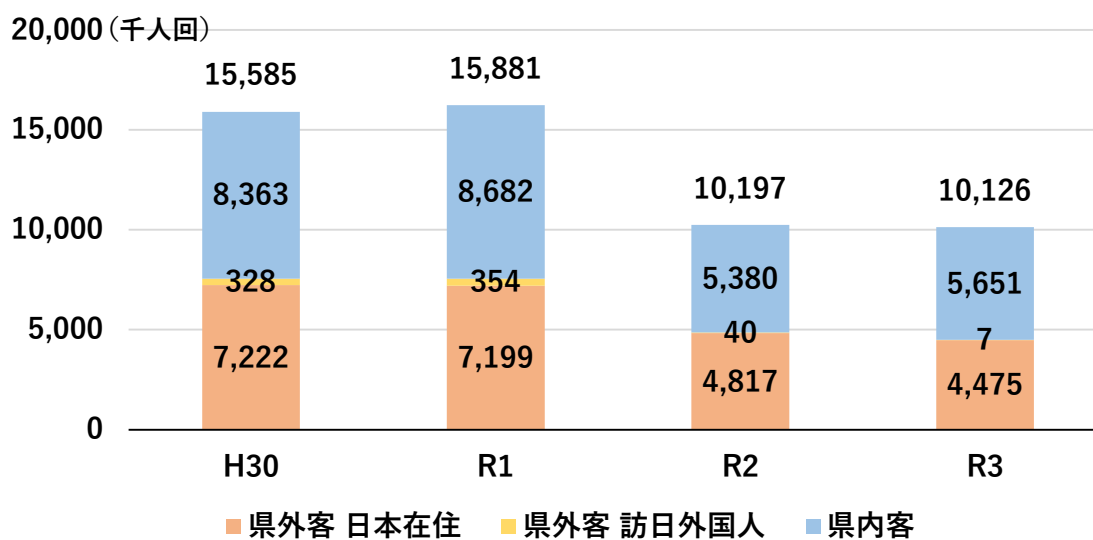
市町村	総数 [人]	自市町村内		他市町村への移動						県内他市町村から			
		人数 [人]	割合 [%]	総数 [人]	割合 [%]	他市町村1位		他市町村2位		他市町村3位		受入人数 [人]	割合 [%]
						市町村	割合	市町村	割合	市町村	割合		
宮崎市	17,718	16,426	(93%)	823	(5%)	都城市	(1%)	西都市	(1%)	高鍋町	(1%)	3,875	(47%)
都城市	6,327	4,996	(79%)	1,205	(19%)	宮崎市	(10%)	三股町	(4%)	小林市	(1%)	965	(12%)
延岡市	4,905	4,279	(87%)	544	(11%)	宮崎市	(4%)	門川町	(2%)	日向市	(2%)	778	(9%)
日南市	1,866	1,523	(82%)	330	(18%)	宮崎市	(14%)	都城市	(1%)	串間市	(0%)	187	(2%)
小林市	1,689	1,209	(72%)	457	(27%)	宮崎市	(13%)	都城市	(8%)	えびの市	(3%)	382	(5%)
日向市	2,206	1,324	(60%)	843	(38%)	延岡市	(18%)	宮崎市	(13%)	門川町	(3%)	358	(4%)
串間市	438	240	(55%)	182	(42%)	日南市	(31%)	宮崎市	(6%)	志布志市	(2%)	10	(0%)
西都市	1,143	645	(56%)	465	(41%)	宮崎市	(34%)	高鍋町	(4%)	延岡市	(1%)	406	(5%)
えびの市	564	270	(48%)	287	(51%)	小林市	(30%)	宮崎市	(7%)	都城市	(6%)	61	(1%)
三股町	1,088	346	(32%)	726	(67%)	都城市	(49%)	宮崎市	(13%)	霧島市	(1%)	267	(3%)
高原町	270	58	(21%)	208	(77%)	小林市	(43%)	都城市	(20%)	宮崎市	(8%)	5	(0%)
国富町	634	217	(34%)	413	(65%)	宮崎市	(59%)	西都市	(3%)	高鍋町	(0%)	98	(1%)
綾町	242	41	(17%)	199	(82%)	宮崎市	(68%)	国富町	(9%)	都城市	(2%)	3	(0%)
高鍋町	944	611	(65%)	322	(34%)	宮崎市	(27%)	西都市	(3%)	新富町	(1%)	575	(7%)
新富町	700	125	(18%)	575	(82%)	宮崎市	(48%)	高鍋町	(17%)	西都市	(15%)	22	(0%)
西米良村	6	2	(33%)	4	(67%)	北九州市	(17%)	熊本市	(17%)	宮崎市	(17%)	0	(0%)
木城町	168	30	(18%)	138	(82%)	宮崎市	(39%)	高鍋町	(20%)	西都市	(18%)	1	(0%)
川南町	582	103	(18%)	470	(81%)	宮崎市	(40%)	高鍋町	(28%)	西都市	(6%)	8	(0%)
都農町	346	81	(23%)	262	(76%)	宮崎市	(39%)	高鍋町	(16%)	日向市	(10%)	33	(0%)
門川町	636	154	(24%)	472	(74%)	延岡市	(29%)	日向市	(29%)	宮崎市	(13%)	179	(2%)
諸塚村	12	9	(75%)	3	(25%)	美郷町	(25%)	—	—	—	—	0	(0%)
椎葉村	15	11	(73%)	4	(27%)	宮崎市	(13%)	日向市	(7%)	高鍋町	(7%)	0	(0%)
美郷町	72	22	(31%)	50	(69%)	日向市	(33%)	宮崎市	(11%)	延岡市	(11%)	9	(0%)
高千穂町	345	304	(88%)	41	(12%)	延岡市	(9%)	宮崎市	(2%)	福岡市	(0%)	47	(1%)
日之影町	66	19	(29%)	47	(71%)	高千穂町	(32%)	延岡市	(30%)	宮崎市	(6%)	1	(0%)
五ヶ瀬町	159	140	(88%)	19	(12%)	高千穂町	(6%)	山都町	(3%)	熊本市	(1%)	5	(0%)
合計	43,141	33,185	(77%)	9,089	(21%)	—	—	—	—	—	—	8,275	(100%)

(出典：R2年国勢調査)

## (4) 観光面の移動実態

### ①観光客数等

本県の観光客数は、新型コロナの影響で令和2年度以降、大きく落ち込んでおり、令和3年度は、約1,013万人回となっています。(令和元年度比：63.8%)



(出典：宮崎県観光入込客統計調査結果)

図 7 観光入込客数の推移

令和3年度の市町村別の観光動向をみると、宮崎市、えびの市、都城市の順に観光客数が多く、えびの市、高千穂町などは県外の観光客の割合が高くなっています。

表 4 市町村観光動向

単位：人回

市町村	合計	順位	うち県内	順位	うち県外	順位	県外の割合
宮崎市	3,218,000	1	2,419,000	1	799,000	2	25%
都城市	1,047,626	3	739,784	2	307,842	6	29%
延岡市	1,028,284	4	704,372	3	323,912	5	32%
日南市	1,006,797	5	491,430	7	515,367	4	51%
小林市	603,982	9	516,369	5	87,613	14	15%
日向市	811,082	7	653,330	4	157,752	10	19%
串間市	349,006	13	202,236	14	146,770	11	42%
西都市	560,071	10	396,530	10	163,541	8	29%
えびの市	1,351,978	2	511,265	6	840,712	1	62%
三股町	118,137	19	112,226	19	5,911	21	5%
高原町	622,081	8	460,325	8	161,756	9	26%
国富町	86,785	24	82,703	23	4,082	23	5%
綾町	315,461	14	145,043	18	170,418	7	54%
高鍋町	214,836	17	205,416	13	9,420	19	4%
新富町	164,441	18	160,944	16	3,497	24	2%
西米良村	115,294	20	89,796	22	25,498	17	22%
木城町	258,913	16	257,513	11	1,400	26	1%
川南町	107,879	21	101,370	21	6,509	20	6%
都農町	489,544	11	427,591	9	61,953	15	13%
門川町	106,346	22	103,880	20	2,466	25	2%
諸塚村	22,789	26	18,579	26	4,210	22	18%
椎葉村	97,160	23	74,148	24	23,012	18	24%
美郷町	82,017	25	55,958	25	26,059	16	32%
高千穂町	833,900	6	149,601	17	684,299	3	82%
日の影町	351,618	12	228,552	12	123,066	12	35%
五ヶ瀬町	283,821	15	172,804	15	111,017	13	39%
県計	14,247,848	-	9,480,765	-	4,767,083	-	33%

(出典：県内各市町村資料)

## ②主要観光地における移動実態

本県では観光地点パラメータ調査（サンプル調査）として、県内 15 の主要な観光地点で観光入込客を対象に四半期に 1 回アンケート調査を行っています。

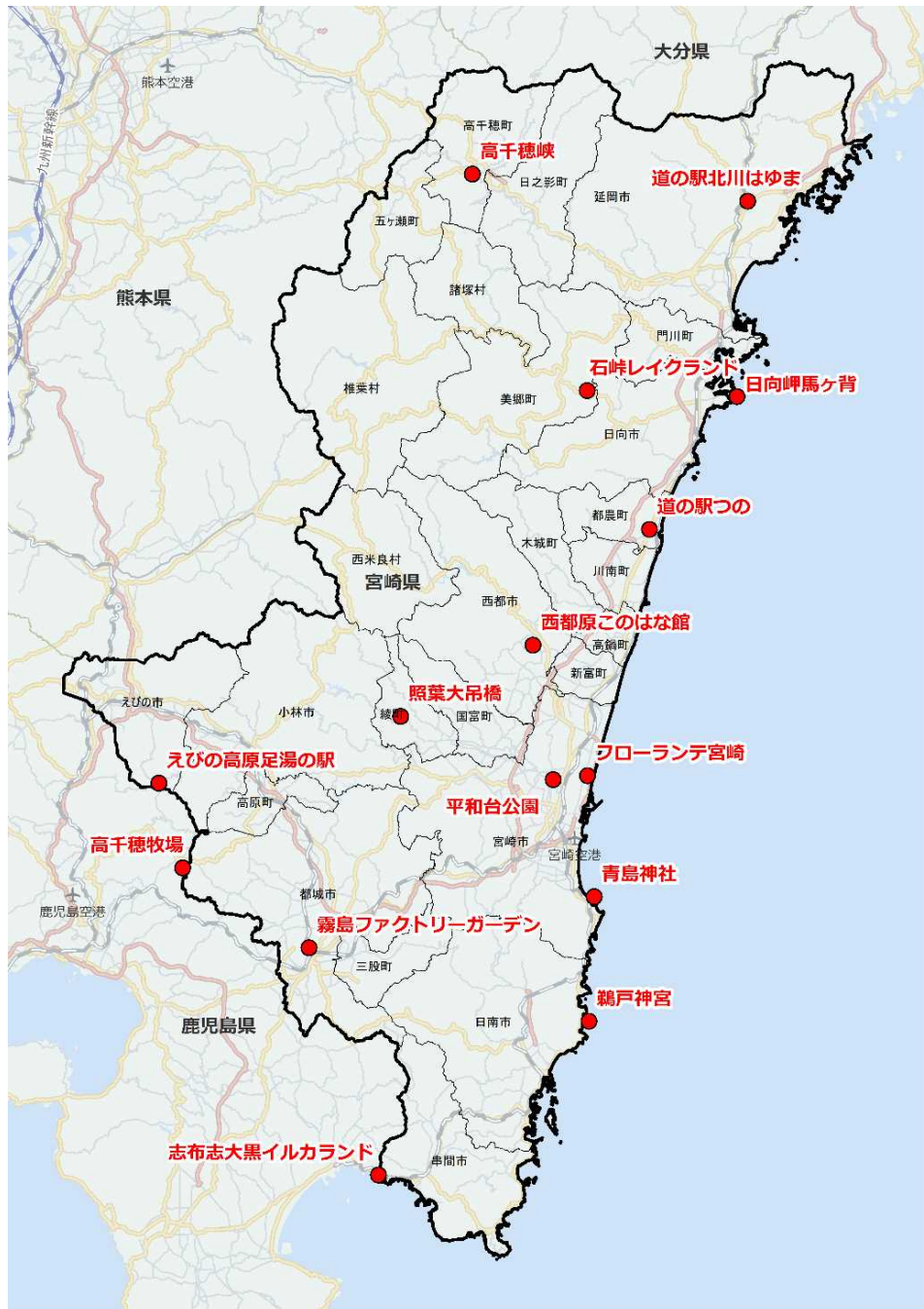


図 8 観光地点パラメータ調査の実施箇所（R3 年）

県内主要観光地における来訪者の居住地は、県内が約6割、県外が約4割となっており、県外客の内訳は、九州各県からの来訪が大半を占めています。また、令和3年度は、令和元年度と比較して、九州各県からの来訪が10.8ポイント増加し、国外は6.1ポイント減少しています。

表5 来訪者の居住地の内訳の推移

		H30	R1	R2	R3	増減 R1→R3
サンプル数		4,746	5,022	4,639	4,358	—
県内		61.4%	60.7%	59.8%	62.1%	1.4
県外	その他九州	38.6%	39.3%	40.2%	37.9%	▲1.4
	関東	76.5%	70.7%	79.5%	81.5%	10.8
	近畿	6.7%	8.9%	7.5%	7.6%	▲1.3
	中国	5.7%	5.9%	5.8%	5.6%	▲0.3
	中部	2.3%	3.2%	2.8%	1.9%	▲1.3
	四国	2.7%	2.6%	1.9%	1.6%	▲1.0
	北海道	0.8%	1.9%	1.3%	0.5%	▲1.4
	東北	0.6%	0.3%	0.5%	0.6%	0.3
	国外	0.3%	0.3%	0.3%	0.4%	0.1
	国外	4.3%	6.3%	0.5%	0.2%	▲6.1

(出典：宮崎県観光入込客統計調査結果)

来訪者の交通手段の内訳では、自家用車の割合が高くなっています。

令和3年度は、令和元年度と比較して、自家用車が9.5ポイント、レンタカーが8.3ポイント増加し、飛行機は16.8ポイント減少しています。

表6 来訪者の交通手段の内訳の推移

	H30	R1	R2	R3	増減 R1→R3
サンプル数	4,746	5,022	4,639	4,358	—
自家用車	75.8%	72.2%	90.4%	81.7%	9.5
市内バス	0.8%	0.8%	0.3%	0.4%	▲0.4
高速バス	1.4%	0.4%	1.1%	0.0%	▲0.4
貸切・観光バス	4.1%	3.6%	0.0%	0.7%	▲2.9
鉄道	1.1%	0.6%	4.8%	0.7%	0.1
タクシー	0.3%	0.3%	0.1%	0.3%	0.0
レンタカー	1.8%	3.3%	0.3%	11.6%	8.3
フェリー	1.9%	0.2%	0.7%	0.1%	▲0.1
飛行機	12.6%	17.6%	0.2%	0.8%	▲16.8
その他	0.1%	1.2%	2.0%	3.8%	2.6

(出典：宮崎県観光入込客統計調査結果)



## 2-2 地域公共交通の現状

### (1) 本計画上の定義

#### ①本計画で取り扱う公共交通機関等

本計画では、県内を運行・運航する公共交通機関等を以下のように定義、整理します。

表 7 本計画で取り扱う公共交通機関等の定義

大分類	中分類	小分類	定義
乗合バス	一般路線バス	1) 地域間幹線バス	バス事業者が主体となって複数の市町村間(旧市町村を含む)をまたいで運行する路線で、国の地域公共交通確保維持改善事業費補助金事業により運行費の補助を受けているもの
		2) その他一般路線バス	バス事業者が主体となって運行する、地域間幹線バスを除く路線
	廃止路線代替バス	3) 広域的コミュニティバス	市町村が主体となって複数の市町村間(旧市町村を含む)をまたいで運行する路線で、県の広域的コミュニティバス路線運行費補助金事業により運行費の補助を受けているもの
	—	4) 高速バス	主に高速道路を経由して県間や主要な都市間をまたいで運行する路線(一般路線バスを除く)
鉄道	—	—	JR九州が運行する、日豊本線・宮崎空港線・吉都線・日南線・肥薩線
地域内交通	—	1) コミュニティバス等	市町村が主体となって運行する乗合交通(定員が10人以下の小型車両等を用いた乗合タクシー含む)
	—	2) タクシー	一個の契約により、定員10人以下の小型車両を貸し切って運行するもの(ハイヤーを除く)
	—	3) 離島航路	本土と離島を連絡する航路(海上交通)
その他の用語	—	1) 交通結節点	複数の交通手段(鉄道やバス、タクシー等)をつなぐ施設
	—	2) バス事業年度	10月1日から翌9月30日までの1年間 (例)令和5年バス事業年度:令和4年10月1日から令和5年9月30日まで
	—	3) 平均乗車密度	1便あたりの乗客数を始点から終点までの全区間で平均した値

## ②主要な交通結節点

本計画では、「鉄道」「地域間幹線バス」「広域的コミュニティバス」「高速バス」が3つ以上接続する施設（高速バスを除く交通手段で重複可）を主要な交通結節点とし、以下のように整理します。

表 8 主要な交通結節点

区分	交通結節点	接続する公共交通機関			
		鉄道	地域間幹線バス	広域的コミュニティバス	高速バス
県北	延岡駅	○JR 日豊本線	○4 路線	1 路線	○
	南延岡駅	○JR 日豊本線	○2 路線	—	—
	日向市駅	○JR 日豊本線	○1 路線	—	○
	道の駅とうごう	—	○1 路線	○2 路線	—
県央	高鍋駅	○JR 日豊本線	○2 路線	○3 路線	—
	西都バスセンター	—	○2 路線	○5 路線	—
	日向新富駅	○JR 日豊本線	○1 路線	○1 路線	—
	宮崎駅	○JR 日豊本線	○7 路線	—	○
	南宮崎駅	○JR 日豊本線、 JR 日南線	○7 路線	—	—
	宮交シティ	—	○9 路線	—	○
	宮崎空港	○JR 宮崎空港線	○3 路線	—	—
県西	都城駅	○JR 日豊本線、 JR 吉都線	○4 路線	○5 路線	—
	西都城駅	○JR 日豊本線	○3 路線	○6 路線	—
	小林駅	○JR 吉都線	○3 路線	○1 路線	—
県南	日南駅	○JR 日南線	○2 路線	○3 路線	—
	油津駅	○JR 日南線	○2 路線	○3 路線	—

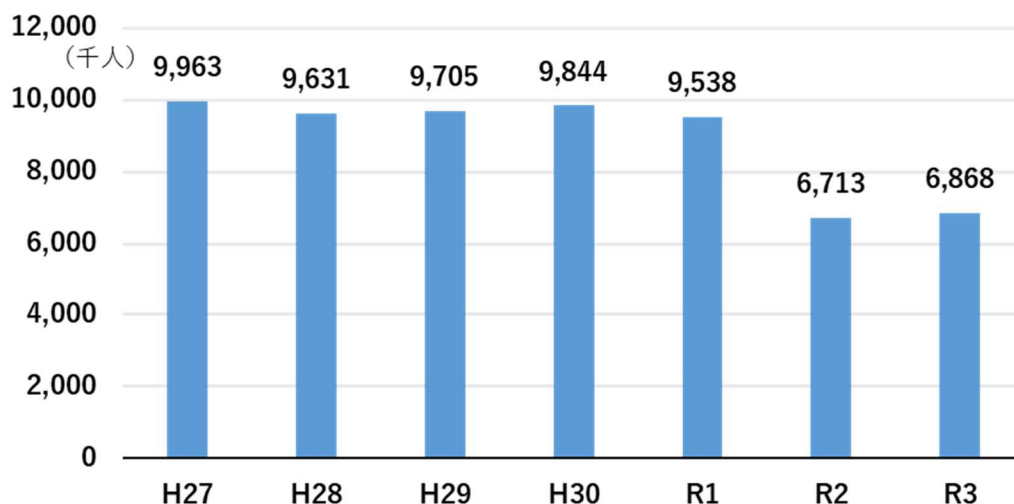


## (2) 各公共交通の現状

### ①乗合バス（コミュニティバスを除く）

#### Ⅰ 乗合バス

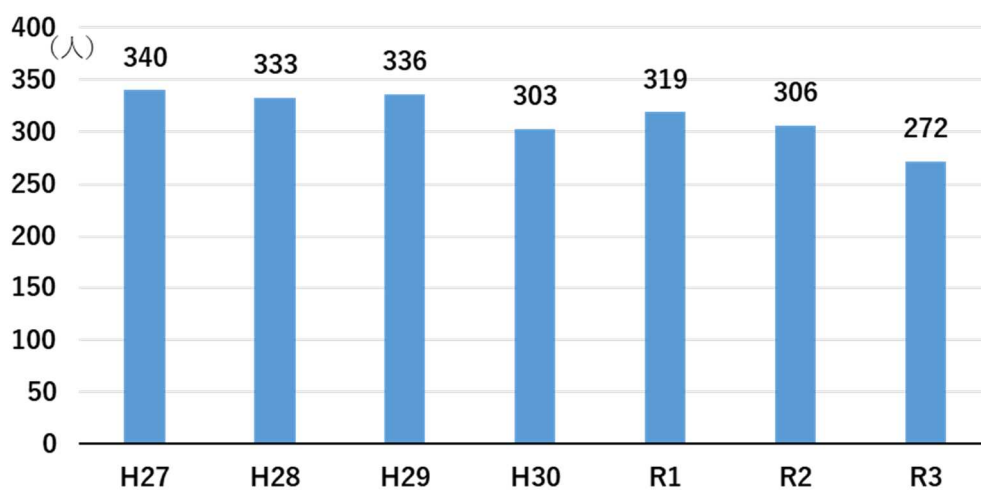
本県の乗合バスの年間輸送人員は、近年緩やかに減少していましたが、新型コロナの影響で令和2年度以降、大きく落ち込んでおり、令和3年度は、約687万人となっています。（令和元年度比：72.0%）



(出典：九州運輸要覧)

図9 乗合バスの年間輸送人員の推移（高速バスを含む）

本県の乗合バスの運転士数（正規職員）は、近年緩やかに減少しており、令和3年度末時点で、272人（令和元年度比：85.3%）となっています。



(出典：九州運輸局)

図10 乗合バス運転士数の推移

## 1) 地域間幹線バス

地域間幹線バスは、令和5年バス事業年度現在、25路線運行されており、人口が多く分布する宮崎市・都城市・延岡市等を中心に各地域間を結んでいます。

表 9 地域間幹線バス一覧

事業者	No	路線名	経由市町村
宮崎交通	1	イオンタウン日向～一ヶ岡・大福良団地～レーヨン	日向市、門川町、延岡市
	2	宮交シティ～高鍋駅～高鍋	宮崎市、新富町、高鍋町
	3	高鍋～坂本～道の駅つの	高鍋町、都農町、川南町
	4	宮交シティ～高鍋～木城温泉館湯らら	宮崎市、新富町、高鍋町、木城町
	5	宮交シティ～光陽台	宮崎市
	6	延岡駅～青雲橋・日之影町立病院～高千穂	高千穂町、日之影町、延岡市
	7	延岡駅～日之影駅～日之影町立病院～高千穂	高千穂町、日之影町、延岡市
	8	宮交シティ～佐土原小前～西都	西都市、宮崎市
	9	(特急) 小林駅～宮交シティ～福祉センター～宮崎空港	小林市、宮崎市
	10	宮崎～宮崎空港～鶴戸神宮～飫肥	宮崎市、日南市
	11	宮交シティ～国富～綾	宮崎市、国富町、綾町
	12	宮崎～花見～赤谷	宮崎市
	13	宮崎～祇園台・穆佐・小山田(高岡温泉)～尾頭	宮崎市
	14	宮崎～正手～七野	宮崎市
	15	宮崎～正手～合又・田野運動公園	宮崎市
	16	西都城～都城駅・イオンモールミエル～小林	小林市、高原町、都城市
	17	イオン都城～妻ヶ丘・イオンモール・都城駅～川原谷	都城市、曾於市
	18	(特急) 西都城～都城駅・高速道・宮崎空港～宮崎駅	宮崎市、都城市
	19	南延岡～浦城港～宮野浦	延岡市
	20	イオンタウン日向～道の駅とうごう	日向市
	21	飫肥～油津～夫婦浦～幸島入口	日南市、串間市
	22	西都～佐土原駅～佐土原高校	宮崎市、西都市
	23	小林～市立病院～文化センター～道の駅えびの～京町	えびの市、小林市
鹿児島交通	24	都城～岩川～野方～県民健康プラザ～鹿屋	都城市(、曾於市、志布志市、大崎町、鹿屋市)
	25	志布志～稚児松～松山駅～岩川～中央通り～都城	都城市(、曾於市、志布志市)

※以下、地域間幹線バスの路線名は、「起点名～終点名」で表記する。

※全ての路線について、事業許可区分は4条乗合であり、運行形態は路線定期運行。

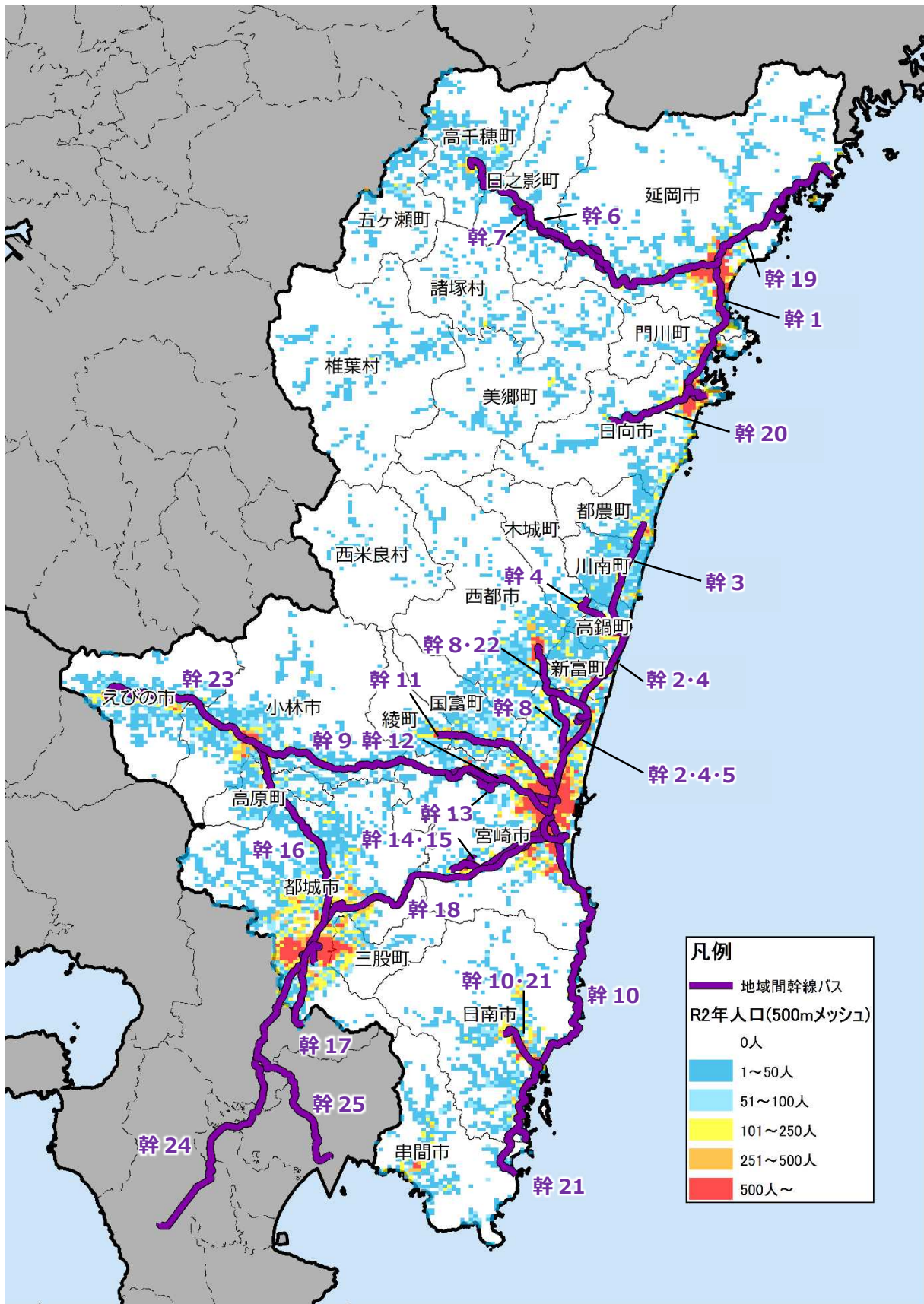


図 11 地域間幹線バスのルートと人口分布

地域間幹線バスの年間輸送人員は、新型コロナの影響で令和2年度以降、大きく落ち込んでおり、令和4年度は、約218万人となっています。（令和元年度比：71.5%）

また、一部の路線では令和元年度の約5～6割となっており、依然として厳しい状況にあります。

表 10 地域間幹線バスの輸送人員（人）

No	路線	R1	R2	R3	R4	増減 R1→R4
1	イオンタウン日向～レーヨン	75,970	89,123	84,502	79,468	105%
2	宮交シティ～高鍋	258,980	199,259	174,421	166,828	64%
3	高鍋～道の駅つの	19,860	16,207	16,921	16,940	85%
4	宮交シティ～木城温泉館湯らら	91,169	80,326	80,335	81,055	89%
5	宮交シティ～光陽台	220,337	170,668	153,453	167,562	76%
6	延岡駅～(青雲橋)～高千穂	36,990	25,210	22,707	24,714	67%
7	延岡駅～(日之影駅)～高千穂	29,736	22,586	19,863	19,641	66%
8	宮交シティ～西都	365,309	305,725	272,051	266,082	73%
9	(特急) 小林駅～宮崎空港	179,424	150,133	136,316	139,363	78%
10	宮崎～飫肥	277,756	192,536	153,345	173,486	62%
11	宮交シティ～綾	476,743	379,397	333,041	326,050	68%
12	宮崎～赤谷	45,385	42,779	42,829	44,899	99%
13	宮崎～尾頭	96,734	81,569	77,750	79,909	83%
14	宮崎～七野	75,800	59,746	62,106	67,128	89%
15	宮崎～合又・田野運動公園	87,734	75,175	69,635	66,576	76%
16	西都城～小林	41,320	34,490	32,817	32,752	79%
17	イオン都城～川原谷	15,247	13,031	10,918	11,701	77%
18	(特急) 西都城～宮崎駅	308,400	197,227	135,192	153,076	50%
19	南延岡～宮野浦	66,018	54,705	50,405	47,956	73%
20	イオンタウン日向～道の駅とうごう	30,399	27,489	22,908	21,930	72%
21	飫肥～幸島入口	40,800	35,013	33,745	38,784	95%
22	西都～佐土原高校	40,621	35,843	36,071	39,886	98%
23	小林～京町	32,538	29,618	28,407	30,508	94%
24	都城～鹿屋	86,541	57,857	53,690	51,307	59%
25	志布志～都城	46,981	34,239	33,023	32,125	68%
合計		3,046,792	2,409,951	2,136,451	2,179,726	72%

※No. 12 は、旧「宮崎～花見～雀ヶ野線」の値を記載。（出典：宮崎県資料）

No. 20 は、旧「イオンタウン日向～塚原線」と旧「イオンタウン日向～神門線」の合算値を記載。以下同じ。

## 2) 広域的コミュニティバス

広域的コミュニティバスは、令和5年バス事業年度現在、22路線運行されており、地域間幹線バスを補完する形で各地域間を結んでいます。

表 11 広域的コミュニティバス一覧

事業者	No	路線名	経由市町村
宮崎交通	1	都城駅～大古川～山田	都城市
	2	都城駅～湯ぽっぼ・温泉交流センター～山田	都城市
	3	都城駅～湯ぽっぼ・竹脇～山田	都城市
	4	西都城～北原町・山之口学校下～上野上	都城市、三股町
	5	都城駅～広原～三股駅前	都城市、三股町
鹿児島交通	6	都城～通山～牧之原ドライブイン	都城市（、曾於市、霧島市）
	7	都城～財部～吉ヶ谷公民館	都城市（、曾於市）
	8	都城～財部～柴建	都城市（、曾於市）
高崎観光バス	9	都城駅～庄内～霧島神宮	都城市（、霧島市）
	10	中央待合所～観音さくらの里～雀ヶ野	都城市
宮崎交通	11	延岡～鹿狩瀬・桑平～祝子川温泉	延岡市
	12	油津～倉迫～さくらアリーナ	日南市
	13	油津～中益安・北郷温泉～さくらアリーナ	日南市
	14	油津～県病院・北郷温泉～さくらアリーナ	日南市
	15	小林～広原・前野～祓川	小林市、高原町
	16	道の駅とうごう～塚原	日向市、美郷町、諸塚村
	17	道の駅とうごう～神門（浜砂橋）	日向市、美郷町
	18	高鍋～三納代～西都	西都市、高鍋町、新富町
	19	高鍋駅～高鍋・一丁田（めいりんの湯）～西都	西都市、高鍋町、新富町
	20	西都～岩崎～郡境	西都市、国富町
	21	西都～村所	西都市、西米良村
	22	塚原～上椎葉	諸塚村、椎葉村



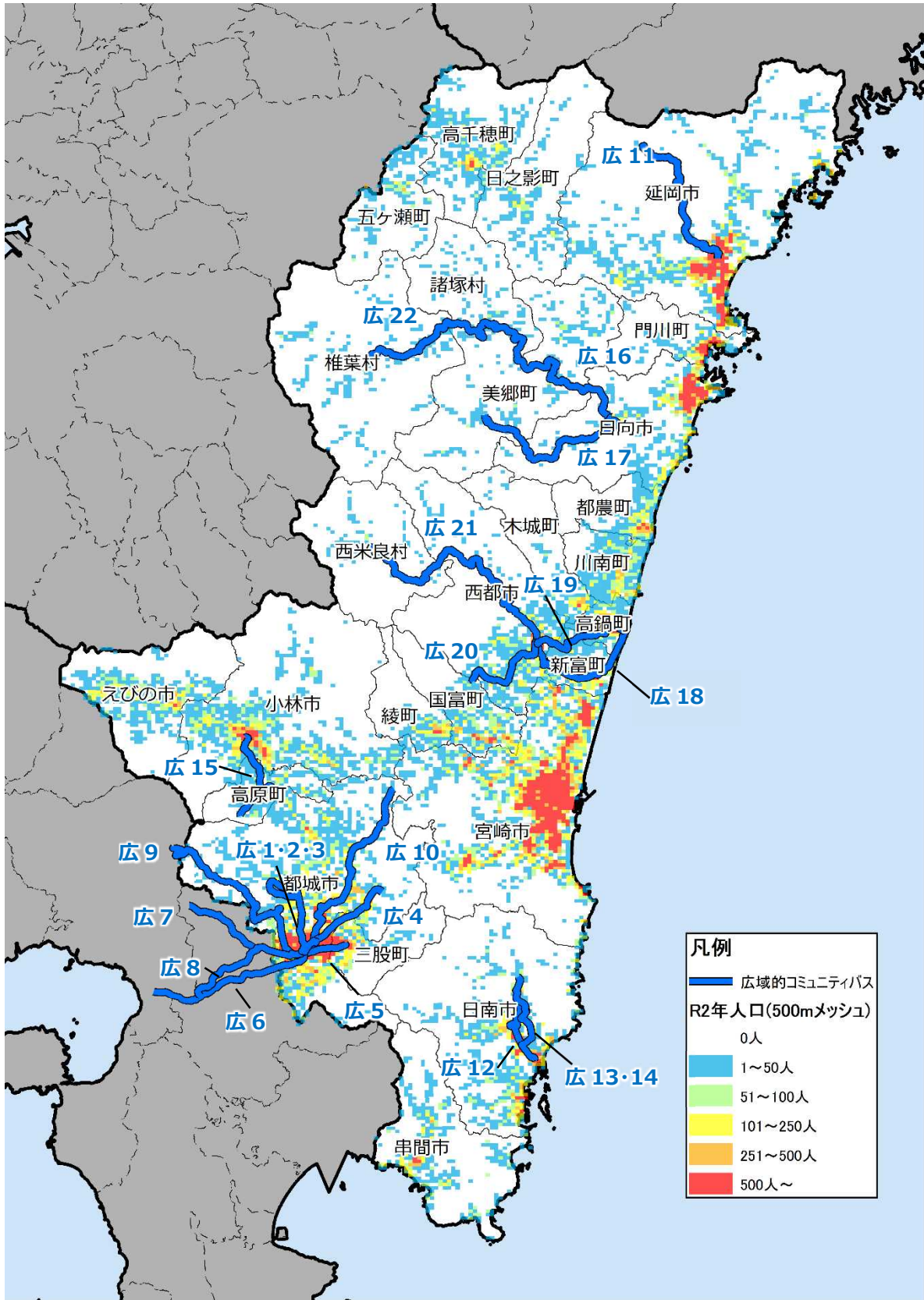


図 12 広域的コミュニティバスのルートと人口分布

広域的コミュニティバスの年間輸送人員は、新型コロナの影響で令和2年度以降、大きく落ち込んでおり、令和4年度は、約14万人となっています。(令和元年度比：68.4%)

また、一部の路線では令和元年度の約4～6割となっており、依然として厳しい状況にあります。

表 12 広域的コミュニティバスの輸送人員（人）

No	路線	R1	R2	R3	R4	増減 R1→R4
1	都城駅～大古川～山田	1,473	1,487	1,216	1,186	81%
2	都城駅～湯ぽっぽ・温泉交流センター～山田	7,435	5,980	5,176	6,032	81%
3	都城駅～湯ぽっぽ・竹脇～山田	11,412	9,238	7,079	8,049	71%
4	西都城～北原町・山之口学校下～上野上	17,609	12,795	10,840	10,018	57%
5	都城駅～広原～三股駅前	24,425	21,694	17,489	18,675	76%
6	都城～通山～牧之原ドライブイン	11,518	8,526	7,664	6,696	58%
7	都城～財部～吉ヶ谷公民館	2,608	2,001	1,861	1,692	65%
8	都城～財部～柴建	1,388	937	2,178	928	67%
9	都城駅～庄内～霧島神宮	16,283	13,450	10,609	11,059	68%
10	中央待合所～観音さくらの里～雀ヶ野	22,603	19,131	14,703	16,095	71%
11	延岡～鹿狩瀬・桑平～祝子川温泉	4,435	3,521	2,966	2,600	59%
12	油津～倉迫～さくらアリーナ	5,951	4,389	4,857	4,552	76%
13	油津～中益安・北郷温泉～さくらアリーナ	6,668	6,451	6,186	5,759	86%
14	油津～県病院・北郷温泉～さくらアリーナ	4,189	3,986	3,287	3,131	75%
15	小林～広原・前野～祓川	4,631	4,506	4,135	3,646	79%
16	道の駅とうごう～塚原	-	-	-	-	-
17	道の駅とうごう～神門（浜砂橋）	-	-	-	-	-
18	高鍋～三納代～西都	17,981	14,937	13,635	10,290	57%
19	高鍋駅～高鍋・一丁田(めいりんの湯)～西都	17,969	13,929	14,228	15,623	87%
20	西都～岩崎～郡境	12,615	10,774	9,482	5,696	45%
21	西都～村所	6,883	5,393	4,108	4,268	62%
22	塚原～上椎葉	3,905	4,799	2,220	1,709	44%
-	西都～茶臼原～高鍋駅	7,537	6,203	4,955	5,532	73%
合計		209,518	174,127	148,874	143,236	68%

※No. 16、17 は令和5バス事業年度から運行のため実績なし。(出典：宮崎県資料)

※西都～茶臼原～高鍋駅線は、令和4バス事業年度までの運行。

### 3) 高速バス

令和4年度末現在、本県で運行する主な高速バス路線は5路線あり、高速バスの年間輸送人員は、新型コロナの影響で令和2年度以降、大きく落ち込み、その後若干回復しているものの、令和4年度は、約50万人となっています。(令和元年度比：52.8%)

また、新型コロナの影響等により6路線が運行終了又は運行休止となっています。

表 13 主な高速バス路線の輸送人員(人)

路線		平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	増減 R1→R4	
運行中	宮崎～福岡	418,479	418,217	397,298	133,815	148,897	223,716	56%	
	宮崎～長崎 ※	21,527	21,649	20,505	2,455	1,595	2,498	12%	
	宮崎～熊本	139,313	139,465	132,479	51,733	57,284	90,933	69%	
	宮崎～新八代 (B&S)	192,716	201,526	196,286	74,704	83,405	144,627	74%	
	延岡～福岡	47,347	44,374	44,832	15,058	18,566	35,868	80%	
	小計	819,382	825,231	791,400	277,765	309,747	497,642	63%	
運行終了 又は 運行休止	宮崎～関西	9,113	9,586	運行終了(平成31年2月28日)					
	宮崎～福岡(夜行)	3,780	3,949	3,874	運行終了(令和2年5月31日)				
	宮崎～大分	57,429	43,966	42,323	2,231	運行終了(令和3年4月1日)			
	宮崎～鹿児島	78,431	79,711	79,151	8,445	運行休止(令和3年4月1日)			
	宮崎～高千穂	2,412	2,740	3,666	運行休止(令和2年11月20日)				
	宮崎～延岡	43,867	34,982	22,633	4,722	運行休止(令和3年4月1日)			
合計		1,014,414	1,000,165	943,047	293,163	309,747	497,642	53%	

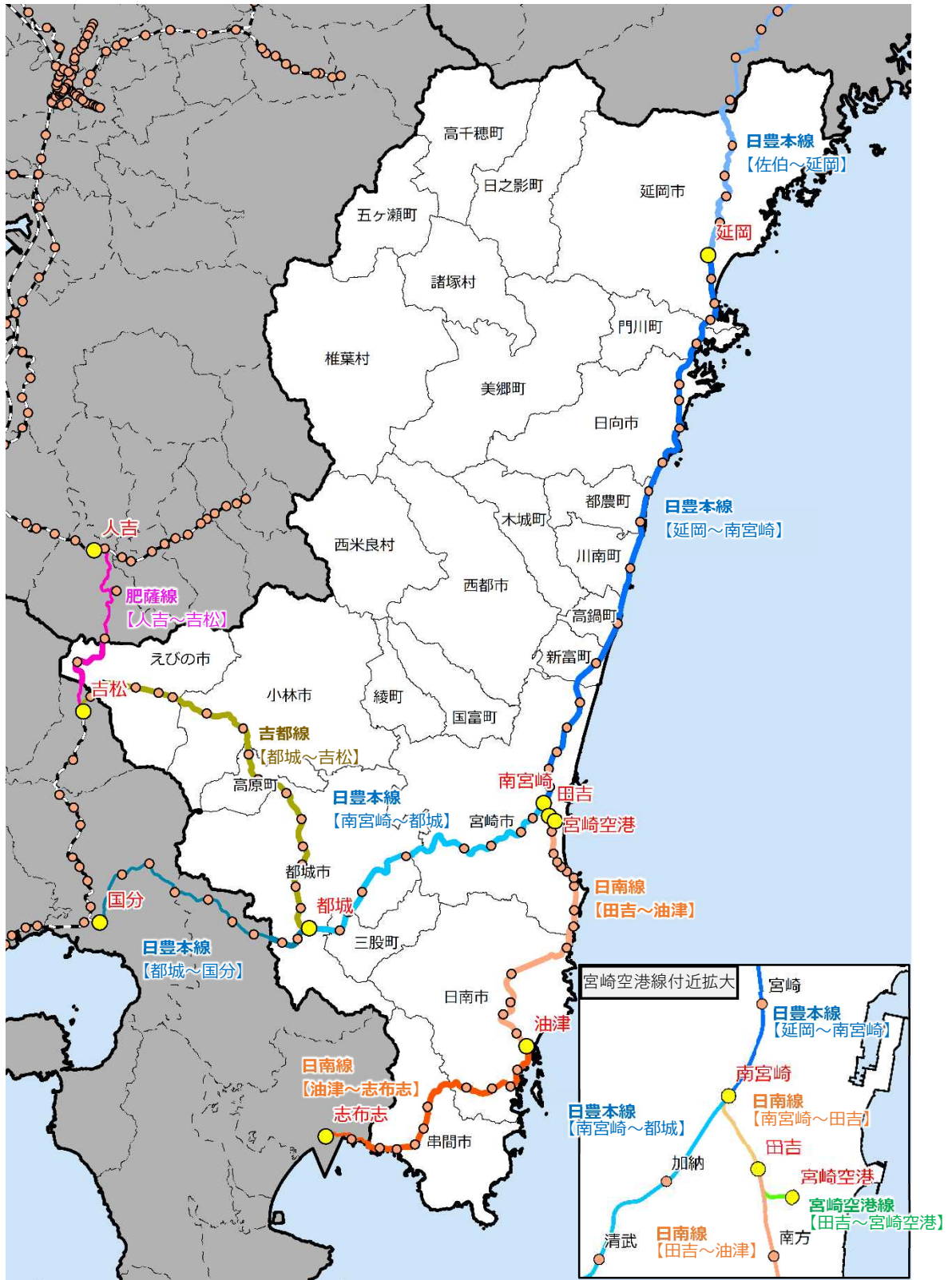
※令和2年10月以降「宮崎～長崎線」は季節運行。

(出典：宮崎県資料)



## ②鉄道

本県には、JR九州が運行する日豊本線・宮崎空港線・肥薩線・吉都線・日南線があります。



※線区別に色分け

図 13 鉄道路線網

鉄道の1日当たりの平均利用者数（以下「平均通過人員」という。）は、日豊本線の「延岡～南宮崎間」が最も多く、次いで日南線の「南宮崎～田吉間」、日豊本線の「南宮崎～都城間」が多くなっていますが、いずれの線区も新型コロナウイルスの影響で令和2年度以降、大きく落ち込み、その後、緩やかに回復傾向にあります。

表 14 線区別の平均通過人員（人/日）

路線	区間	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	増減 R1→R4
日豊本線	佐伯～延岡	889	858	353	431	604	70%
	延岡～南宮崎	6,145	5,980	4,327	4,527	5,074	85%
	南宮崎～都城	3,584	3,503	2,540	2,701	3,138	90%
	都城～国分	1,438	1,389	728	830	1,068	77%
宮崎空港線	田吉～宮崎空港	1,918	1,854	627	890	1,494	81%
吉都線	都城～吉松	465	451	408	397	394	87%
日南線	南宮崎～田吉	3,770	3,733	2,163	2,452	3,289	88%
	田吉～油津	1,160	1,133	934	-	914	81%
	油津～志布志	193	199	171	-	-	-
肥薩線	人吉～吉松	105	106	-	-	-	-

※災害等で不通の区間は非公表。

（出典：九州旅客鉄道（株））

表 15 線区別の営業損益（百万円）

路線	区間	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	増減 R1→R4
日豊本線	佐伯～延岡	▲ 674	▲ 746	▲ 787	▲ 659	▲ 476	270
	延岡～南宮崎	-	-	-	-	-	-
	南宮崎～都城	-	-	-	-	-	-
	都城～国分	▲ 392	▲ 368	▲ 436	▲ 415	▲ 360	8
宮崎空港線	田吉～宮崎空港	▲ 6	10	▲ 47	▲ 29	▲ 15	▲ 25
吉都線	都城～吉松	▲ 341	▲ 319	▲ 340	▲ 341	▲ 373	▲ 54
日南線	南宮崎～田吉	-	-	-	-	-	-
	田吉～油津	▲ 485	▲ 403	▲ 569	-	▲ 678	▲ 275
	油津～志布志	▲ 398	▲ 357	▲ 398	-	-	-
肥薩線	人吉～吉松	▲ 261	▲ 270	-	-	-	-

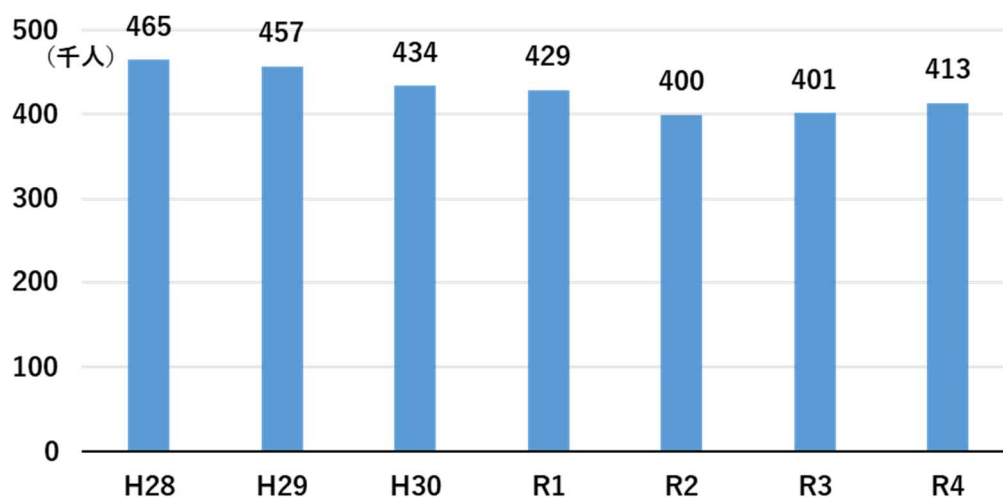
※平均通過人員 2,000 人以上及び災害等で不通の区間は非公表。

（出典：九州旅客鉄道（株））

### ③地域内交通

#### Ⅰ コミュニティバス等

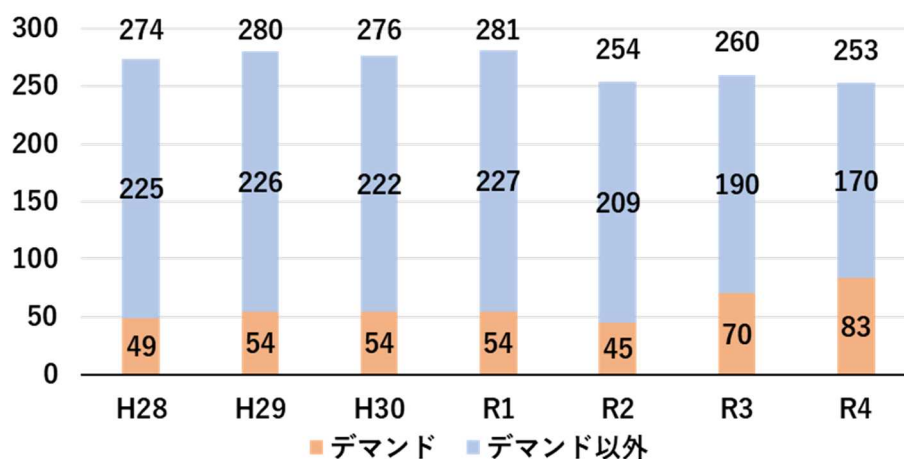
本県のコミュニティバス等の年間輸送人員は、近年緩やかに減少しており、令和4年度は、約41万人となっています。(令和元年度比：96.3%)



(出典：宮崎県資料)

図 14 地域内交通利用者数の推移

なお、利用者の予約に応じて運行するデマンド型のコミュニティバスの系統数が、令和3年度以降、増加しています。

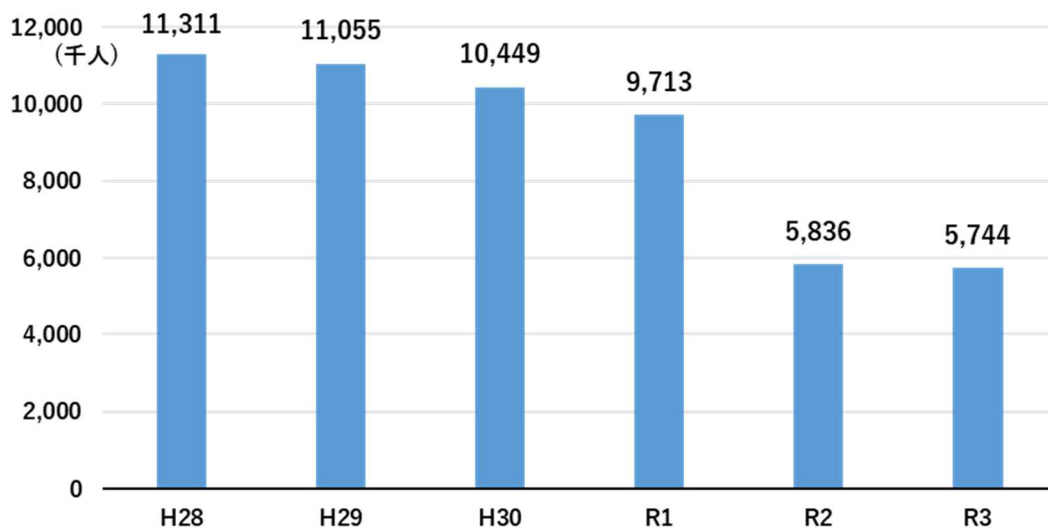


(出典：宮崎県資料)

図 15 コミュニティバス・乗合タクシーの系統数の推移

## II タクシー

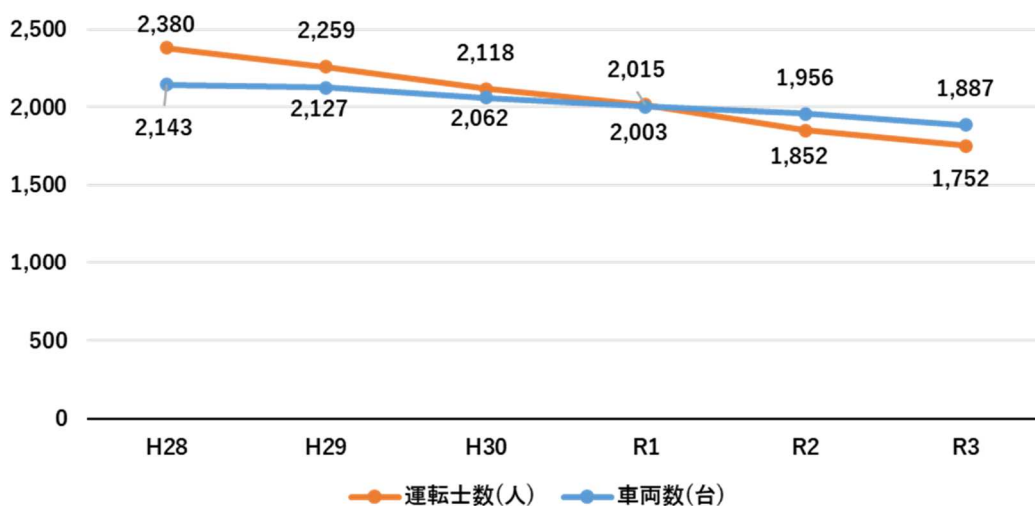
本県のタクシーの年間輸送人員は、近年緩やかに減少していましたが、新型コロナの影響で令和2年度以降、大きく落ち込んでおり、令和3年度は、約574万人となっています。(令和元年度比：59.1%)



(出典：九州運輸要覧)

図 16 タクシーの年間輸送人員の推移

本県のタクシーの運転士数は、近年緩やかに減少しており、令和3年度末時点で、1,752人(令和元年度比：86.9%)となっています。また、令和2年度以降、運転士数が車両数を下回る状況となっています。



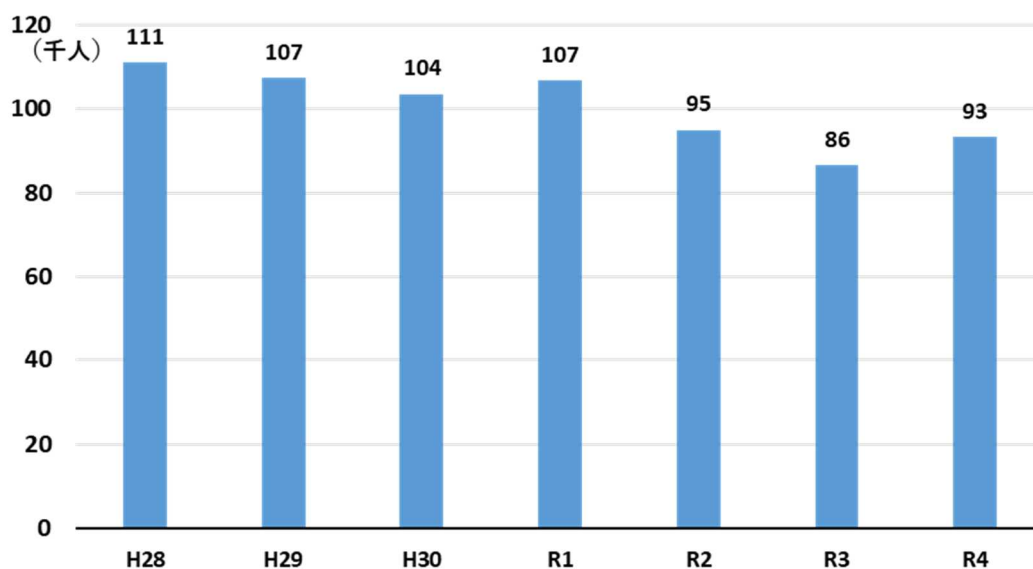
(出典：九州運輸要覧)

図 17 タクシーの運転士数・車両数の推移

### III 離島航路

本県の離島航路は、島野浦航路（延岡市）、大島航路（日南市）、築島航路（串間市）があります。

このうち、離島住民の生活に不可欠な定期航路である島野浦航路の年間乗客数は、緩やかに減少しており、令和4年度は、約9.3万人となっています。（令和元年度比：87.3%）



（出典：日豊汽船（株））

図 18 離島航路（島浦～浦城）の年間乗客数の推移

## 2-3 地域間幹線バス・広域的コミュニティバスの運行・収支状況

### (1) 地域間幹線バス

地域間幹線バスの利用者数は、前述のとおり新型コロナの影響で減少しており、平均乗車密度は、コロナ禍である令和2年度以降、全ての路線で、5人（乗用車では輸送できず、バス車両が必要と考えられる人数）を下回っています。

表 16 地域間幹線バスの運行状況

No.	路線名	路線長 [km]	R4運行本数[回]			平均乗車密度〔人〕				
			平日	土曜	休日	R1	R2	R3	R4	増減 R1→R4
1	イオンタウン日向～レーヨン	27.0	20	14	14	2.7	2.8	2.6	2.3	▲ 0.4
2	宮交シティ～高鍋	31.7	24	20	20	3.5	3.1	3.1	3.2	▲ 0.3
3	高鍋～道の駅つの	17.2	18	16	12	1.9	1.5	1.6	1.6	▲ 0.3
4	宮交シティ～木城温泉館湯らら	39.8	11	9	9	4.6	4.1	4.1	4.1	▲ 0.5
5	宮交シティ～光陽台	18.8	28	16	16	4.0	3.6	3.4	3.7	▲ 0.3
6	延岡駅～(青雲橋)～高千穂	52.5	14	14	12	2.7	1.8	1.5	1.6	▲ 1.1
7	延岡駅～(日之影駅)～高千穂	57.8	12	12	10	3.2	2.4	2.0	2.0	▲ 1.2
8	宮交シティ～西都	26.9	49	36	35	3.9	3.6	3.3	3.4	▲ 0.5
9	(特急) 小林駅～宮崎空港	57.8	18	12	11	5.0	4.3	4.5	4.8	▲ 0.2
10	宮崎～飫肥	61.9	18	16	16	3.6	2.8	2.4	2.8	▲ 0.8
11	宮交シティ～綾	25.8	55	30	29	4.0	3.4	3.5	3.6	▲ 0.4
12	宮崎～赤谷	20.3	14	6	6	2.9	2.7	2.7	2.9	0.0
13	宮崎～尾頭	23.5	26	18	18	3.0	2.5	2.4	2.7	▲ 0.3
14	宮崎～七野	19.9	14	11	11	3.2	2.6	2.7	3.0	▲ 0.2
15	宮崎～合又・田野運動公園	20.1	15	9	9	3.4	3.0	3.0	3.1	▲ 0.3
16	西都城～小林	41.5	14	10	8	2.6	2.2	2.0	2.1	▲ 0.5
17	イオン都城～川原谷	16.9	13	6	6	3.0	2.5	2.0	2.3	▲ 0.7
18	(特急) 西都城～宮崎駅	57.9	33	21	21	5.0	3.8	3.1	3.9	▲ 1.1
19	南延岡～宮野浦	34.9	16	10	10	2.6	2.5	2.1	2.0	▲ 0.6
20	イオンタウン日向～道の駅とうごう	56.9	20	18	18	3.7	2.8	2.5	2.4	▲ 1.3
21	飫肥～幸島入口	37.7	12	12	12	2.8	2.4	2.0	2.3	▲ 0.5
22	西都～佐土原高校	15.5	21	19	16	2.6	2.2	2.2	2.5	▲ 0.1
23	小林～京町	29.1	21	21	21	3.5	3.0	2.8	3.1	▲ 0.4
24	都城～鹿屋	55.2	10	6	6	4.1	3.2	3.2	3.3	▲ 0.8
25	志布志～都城	44.0	7	6	6	4.6	3.4	3.3	3.3	▲ 1.3
合計		35.6	486	356	340	3.7	3.1	2.8	3.1	▲ 0.6

※運行本数は片道を1回とする。

(出典：宮崎県資料)

地域間幹線バスの欠損額は、新型コロナの影響等で令和2年度以降、大きく増加しており、令和4年度は、約7.2億円となっています。(令和元年度比：132.0%)

表 17 地域間幹線バスの収支状況

No.	路線名	R1		R2		R3		R4		収支率の 増減 (R1→R4)
		欠損額 [千円]	収支率 [%]	欠損額 [千円]	収支率 [%]	欠損額 [千円]	収支率 [%]	欠損額 [千円]	収支率 [%]	
1	イオンタウン日向～レーヨン	21,039	53%	20,487	59%	23,132	57%	26,753	50%	▲3.7
2	宮交シティ～高鍋	34,413	66%	34,674	63%	30,018	64%	31,499	61%	▲4.9
3	高鍋～道の駅つの	17,247	45%	17,925	42%	18,136	45%	19,275	41%	▲3.7
4	宮交シティ～木城温泉館湯らら	8,573	79%	10,709	75%	10,702	76%	12,668	72%	▲7.4
5	宮交シティ～光陽台	5,981	89%	10,052	80%	13,838	73%	9,810	80%	▲9.1
6	延岡駅～(青雲橋)～高千穂	37,350	48%	44,336	40%	47,876	39%	49,508	36%	▲11.9
7	延岡駅～(日之影駅)～高千穂	31,813	53%	37,422	46%	41,859	43%	44,534	38%	▲14.2
8	宮交シティ～西都	39,647	73%	38,970	72%	32,843	73%	42,761	66%	▲6.4
9	(特急) 小林駅～宮崎空港	66	100%	31,614	72%	37,480	68%	24,851	75%	▲24.8
10	宮崎～飫肥	50,360	60%	58,008	53%	60,235	50%	56,539	52%	▲8.3
11	宮交シティ～綾	28,330	73%	25,800	74%	16,780	79%	41,022	71%	▲1.4
12	宮崎～赤谷	16,163	54%	15,772	57%	16,453	58%	16,727	57%	2.5
13	宮崎～尾頭	22,255	62%	15,996	56%	37,357	34%	22,807	57%	▲5.6
14	宮崎～七野	8,363	69%	10,516	61%	10,243	64%	9,933	65%	▲4.6
15	宮崎～合又・田野運動公園	9,425	70%	10,434	67%	9,395	69%	9,629	66%	▲4.0
16	西都城～小林	24,989	50%	27,469	47%	29,150	47%	30,455	43%	▲6.7
17	イオン都城～川原谷	5,318	68%	6,642	61%	8,517	53%	8,068	54%	▲13.8
18	(特急) 西都城～宮崎駅	47,513	82%	84,859	63%	101,828	51%	68,703	62%	▲19.9
19	南延岡～宮野浦	26,826	52%	21,629	55%	25,344	51%	28,324	44%	▲7.4
20	イオンタウン日向～道の駅とうごう	15,667	66%	22,215	53%	14,739	61%	45,750	44%	▲21.7
21	飫肥～幸島入口	20,482	55%	20,585	52%	25,737	48%	24,813	50%	▲5.5
22	西都～佐土原高校	12,237	60%	13,736	57%	14,053	58%	13,438	60%	▲0.5
23	小林～京町	20,182	67%	23,763	62%	26,788	60%	26,207	60%	▲6.6
24	都城～鹿屋	30,131	52%	34,802	32%	31,435	36%	36,716	32%	▲19.8
25	志布志～都城	13,047	44%	18,110	38%	18,576	38%	21,971	34%	▲10.1
合計		547,416	66%	656,525	59%	702,514	57%	722,761	57%	▲9.0

(出典：宮崎県資料)



地域間幹線バスの欠損額については、路線の維持を図るため、国、県、市町村がそれぞれ事業者に対して補助金を交付しており、特に、令和2年度以降は、新型コロナの影響を踏まえ、それぞれ追加で補助を行うことで、事業者負担を大きく抑えています。

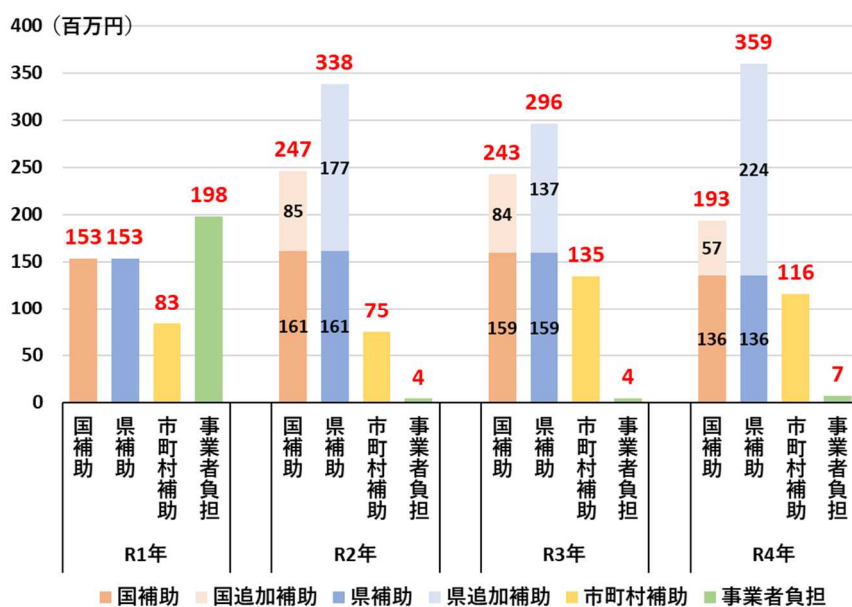
その結果、令和4年度の補助額は国、県、市町村の合計で約6.7億円となっています。(令和元年度比：171.6%)

表 18 欠損に対する補填・負担の内訳の推移

年度	経常費用 〔千円〕	経常収益 〔千円〕	欠損額 〔千円〕	欠損に対する補填内訳（本県区間分）				
				補助額				事業者負担 〔千円〕
				国補助 〔千円〕	県補助 〔千円〕	市町村補助 〔千円〕	補助額計 〔千円〕	
R1	1,845,406	1,222,459	622,947	153,090	153,090	83,452	389,632	198,382
R2	1,773,826	1,070,462	703,364	246,630	338,432	74,899	659,961	3,890
R3	1,701,544	982,625	718,920	242,876	296,258	134,767	673,901	4,373
R4	1,664,661	941,900	722,761	193,373	359,443	115,697	668,513	7,137

※路線数の変動により、表 17 の合計と一致しない

(出典：宮崎県資料)



(出典：宮崎県資料)

図 19 欠損に対する補填・負担の内訳の推移



## (2) 広域的コミュニティバス

広域的コミュニティバスの利用者数は、前述のとおり新型コロナの影響で減少しており、令和4年度の平均乗車密度は、半数を超える12路線で1人を下回っています。(令和元年度：2路線)

表 19 広域的コミュニティバスの運行状況

No.	路線名	路線長 [km]	R4運行本数(回)			平均乗車密度〔人〕				
			平日	土曜	休日	R1	R2	R3	R4	増減 R1→R4
1	都城駅～大古川～山田	16.1	2	2	2	0.9	0.9	0.8	0.8	▲ 0.1
2	都城駅～湯ぼっぽ・温泉交流センター～山田	23.0	6	6	4	1.8	1.4	0.9	1.1	▲ 0.7
3	都城駅～湯ぼっぽ・竹脇～山田	16.6	8	8	6	4.0	3.1	0.9	1.2	▲ 2.8
4	西都城～北原町・山之口学校下～上野上	16.7	6	6	6	1.7	1.2	0.9	0.9	▲ 0.8
5	都城駅～広原～三股駅前	8.3	18	18	18	1.3	1.3	1.0	1.1	▲ 0.2
6	都城～通山～牧之原ドライブイン	26.5	6	-	-	1.1	0.8	0.8	0.8	▲ 0.3
7	都城～財部～吉ヶ谷公民館	23.9	4	-	-	1.0	0.8	0.8	0.7	▲ 0.3
8	都城～財部～柴建	22.2	2	-	-	1.0	0.8	0.8	0.8	▲ 0.2
9	都城駅～庄内～霧島神宮	40.0	12	6	6	1.1	1.1	0.8	1.0	▲ 0.1
10	中央待合所～観音さくらの里～雀ヶ野	38.0	15	3	3	1.3	1.1	1.1	1.0	▲ 0.3
11	延岡～鹿狩瀬・桑平～祝子川温泉	29.1	5	-	-	1.3	1.0	0.8	0.8	▲ 0.5
12	油津～倉迫～さくらアリーナ	18.4	1	1	1	1.6	1.2	1.4	1.3	▲ 0.3
13	油津～中益安・北郷温泉～さくらアリーナ	15.6	9	9	11	1.0	0.9	0.9	0.8	▲ 0.2
14	油津～県病院・北郷温泉～さくらアリーナ	16.2	4	4	-	1.0	0.9	0.7	0.7	▲ 0.3
15	小林～広原・前野～祓川	18.3	6	-	-	1.0	1.0	0.9	0.8	▲ 0.2
16	道の駅とうごう～塚原	37.7	6	5	5	-	-	-	-	-
17	道の駅とうごう～神門(浜砂橋)	30.6	4	4	4	-	-	-	-	-
18	高鍋～三納代～西都	23.0	12	10	8	1.4	1.2	1.1	0.8	▲ 0.6
19	高鍋駅～高鍋・一丁田(めいりんの湯)～西都	17.0	10	8	8	1.5	1.2	1.2	1.3	▲ 0.2
20	西都～岩崎～郡境	15.0	7	8	6	1.6	1.2	1.1	1.1	▲ 0.5
21	西都～村所	45.1	6	6	5	1.1	0.8	0.6	0.6	▲ 0.5
22	塚原～上椎葉	26.8	9	7	7	0.7	0.9	0.4	0.3	▲ 0.4
合計		23.8	158	111	100	-	-	-	-	-

※運行本数は片道を1回とする。

(出典：宮崎県資料)

※No. 16、17の2路線は令和5バス事業年度から運行のため、運行本数には計画を記載

広域的コミュニティバスの欠損額は、新型コロナの影響等で令和2年度以降、増加しており、令和4年度は、約2.4億円となっています。(令和元年度比：110.1%)

表 20 広域的コミュニティバスの収支状況

No.	路線名	R1		R2		R3		R4		収支率の増減 (R1→R4)
		欠損額 [千円]	収支率 [%]	欠損額 [千円]	収支率 [%]	欠損額 [千円]	収支率 [%]	欠損額 [千円]	収支率 [%]	
1	都城駅～大古川～山田	3,465	15%	3,473	15%	2,795	15%	2,827	15%	▲0.5
2	都城駅～湯ぼっぱ・温泉交流センター～山田	8,446	16%	8,839	12%	12,083	13%	11,515	15%	▲1.0
3	都城駅～湯ぼっぱ・竹脇～山田	3,671	24%	3,939	18%	11,152	18%	10,305	23%	▲1.0
4	西都城～北原町・山之口学校下～上野上	16,464	27%	17,995	21%	19,078	16%	19,024	16%	▲11.6
5	都城駅～広原～三股駅前	10,736	30%	10,668	28%	11,737	22%	11,875	23%	▲6.8
6	都城～通山～牧之原ドライブイン	9,821	15%	9,893	12%	9,201	16%	10,030	13%	▲1.2
7	都城～財部～吉ヶ谷公民館	5,915	14%	5,931	12%	5,508	16%	6,073	13%	▲1.6
8	都城～財部～柴建	2,723	15%	2,781	11%	2,561	16%	2,800	13%	▲1.8
9	都城駅～庄内～霧島神宮	11,099	37%	14,139	31%	15,448	25%	14,585	29%	▲8.2
10	中央待合所～観音さくらの里～雀ヶ野	11,129	45%	16,138	31%	16,621	29%	17,141	28%	▲17.1
11	延岡～鹿狩瀬・桑平～祝子川温泉	7,883	15%	8,420	12%	9,111	9%	6,170	12%	▲3.9
12	油津～倉迫～さくらアリーナ	1,467	27%	1,617	20%	1,547	23%	1,568	22%	▲5.1
13	油津～中益安・北郷温泉～さくらアリーナ	10,823	19%	10,118	19%	10,213	18%	10,248	17%	▲2.5
14	油津～県病院・北郷温泉～さくらアリーナ	4,564	19%	4,253	19%	4,456	15%	4,498	14%	▲4.2
15	小林～広原・前野～祓川	5,046	22%	5,080	22%	5,346	19%	5,490	16%	▲5.5
16	道の駅とうごう～塚原	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17	道の駅とうごう～神門(浜砂橋)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
18	高鍋～三納代～西都	19,363	24%	20,513	20%	21,191	19%	23,871	13%	▲10.6
19	高鍋駅～高鍋・一丁田(めいりんの湯)～西都	13,044	26%	13,930	20%	13,665	21%	13,313	23%	▲3.6
20	西都～岩崎～郡境	14,934	26%	16,746	20%	17,887	17%	9,104	20%	▲6.5
21	西都～村所	26,712	17%	28,185	13%	28,977	10%	27,772	11%	▲6.7
22	塚原～上椎葉	16,229	10%	15,864	12%	17,046	6%	16,448	5%	▲5.6
-	西都～茶臼原～高鍋駅	10,926	18%	11,320	14%	11,662	12%	11,421	14%	▲3.3
合計		214,459	23%	229,842	19%	247,283	17%	236,077	17%	▲6.3

※No. 16、17の2路線は令和5バス事業年度から運行のため実績なし

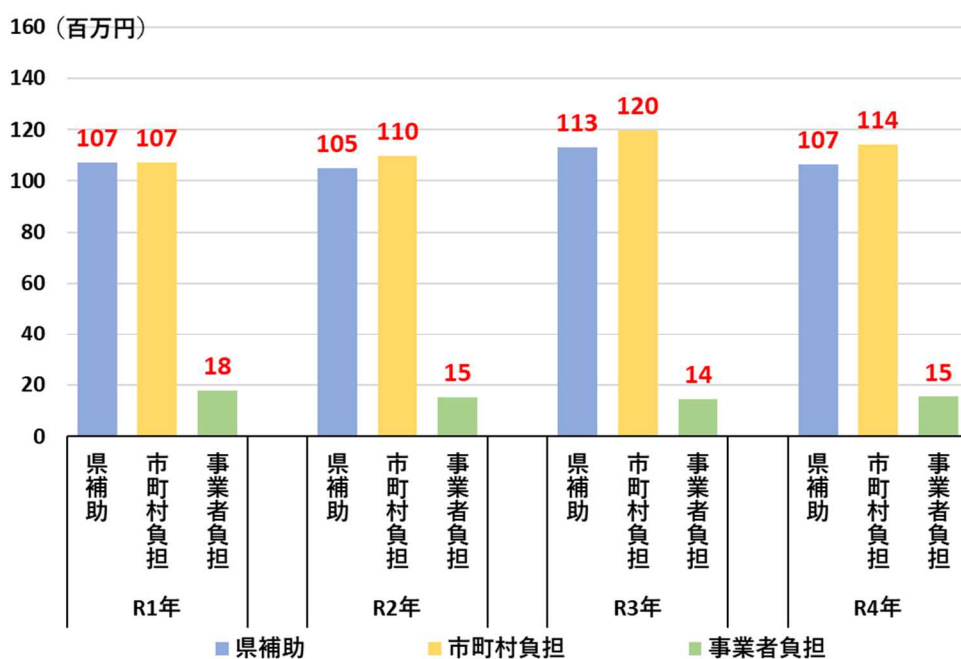
※西都～茶臼原～高鍋駅線は、令和4バス事業年度までの運行 (出典：宮崎県資料)

広域的コミュニティバスの欠損額については、路線の維持を図るため、県が運行主体である市町村に対して補助金を交付しており、令和4年度の補助額は約1.1億円となっています。(令和元年度比：99.3%)

表 21 欠損に対する補填・負担の内訳

年度	経常費用 [千円]	経常収益 [千円]	欠損額 [千円]	欠損に対する補填・負担内訳		
				県補助 [千円]	市町村負担 [千円]	事業者負担 [千円]
R1	301,882	69,420	232,462	107,256	107,268	17,938
R2	285,043	55,201	229,842	105,036	109,650	15,156
R3	297,622	50,339	247,283	113,242	119,682	14,359
R4	284,725	48,648	236,077	106,552	114,101	15,424

※路線数の変動により、表 20 の合計と一致しない (出典：宮崎県資料)



(出典：宮崎県資料)

図 20 欠損に対する補填・負担の内訳の推移

## 2-4 地域公共交通の課題

現状を踏まえた本県の課題は以下のとおりです。

### (1) 人口減少等に伴う利用者数の減少

全国よりも早いペースで人口減少が進む一方で、一世帯当たりの乗用車保有台数は、年々増加しており、今後もこの傾向が続けば、地域の公共交通機関の利用者数は、さらに減少していくものと予想されます。

### (2) 高齢化の進展等に対応した移動環境の整備

高齢化の進展にあわせ、運転免許返納者等の増加が見込まれるとともに、全国に比べ、高齢者の免許保有率や免許を返納する年代は、高い傾向にあることから、高齢者にとって移動しやすい環境の整備が求められています。

### (3) 移動実態・ニーズを適確に捉えた地域公共交通サービスの提供

人口減少や高齢化の進展、コロナ禍からの観光需要の回復など、時代の変化を踏まえながら、県民の日常生活や観光面における移動実態・ニーズを適確に捉えた最適な地域公共交通サービスを提供していく必要があります。

### (4) 運転士不足、交通事業者・行政負担の増加への対応

地域の交通ネットワークを継続して維持していく上で、慢性的な運転士不足や利用者数の減少等に伴う運行欠損額の増加（＝交通事業者や行政負担の増加）に対応していく必要があります。

# 第3章 基本方針及び計画の目標

## 3-1 目指す姿と基本方針

第2章で整理した内容及び関連計画を踏まえ、地域公共交通に関する本県の目指す姿と基本方針を以下のとおり定めます。

**< 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**

**基本方針**

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**

## 3-2 計画の目標

本県の目指す姿や基本方針を踏まえ、計画の目標及び指標を以下のとおり定めます。

基本方針1 需要の掘り起こし	<b>【目標1】 利用者数の増加</b>
基本方針2 運行の最適化・効率化	<b>【目標2】 収支の改善</b>
基本方針3 運行基盤の整備・充実	<b>【目標3】 運転士数の増加</b>

指標		現状	目標値	目標設定の考え方等
指標1	広域的なバスの利用者数	232.3万人 (R4)	320万人	いずれもコロナ禍前である令和元年度の 数値を目標値とし、計画期間（令和10年度 まで）のなるべく早期に達成し、その後、 維持できるよう取り組む。 <b>【各指標の令和元年度の数値】</b> 利用者数：320.1万人 収支率：60.2% 財政負担：約2.6億円 運転士数：319人
指標2-1	広域的なバスの収支率	50.8% (R4)	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 (R4)	コロナ禍前 (R元)の水準 を上回らない	
指標3	乗合バスの運転士数 (正規職員)	272人 (R3)	320人	

※「広域的なバス」は、地域間幹線バス及び広域的コミュニティバス（評価にあたっては、今後、利用促進等により黒字化が図られ、地域間幹線でなくなった路線も含める）。

※「広域的なバスの運行に対する県の財政負担」は、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。

### 3-3 関係者の役割分担

目指す姿の実現、目標の達成に向け、各主体が果たすべき役割を以下のとおり整理します。

関係主体	役割	参照法令
県	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 広域的な観点から、地域公共交通の活性化及び再生の取組に主体的・主導的に取り組む。</li> <li>○ 国と連携し、市町村等を中心とした地域の関係者が行う地域公共交通の活性化等に必要な支援、人材育成、情報提供、助言等に取り組む。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・法第4条第2項</li> <li>・基本方針八1(2)</li> </ul>
市町村	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 地域のニーズをきめ細かく把握し、地域にとって最適な公共交通のあり方について、自らが中心となり、また、他市町村や県と連携し、関係者等と検討、合意形成を図るとともに、合意がなされた取組の実施に向けて、関係者と連携しつつ、主体的に取り組む。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・法第4条第3項</li> <li>・基本方針八1(3)</li> </ul>
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 協議会等における協議に積極的に参画し、利用者の視点に立って地域において合意がなされた取組を着実に実施する。</li> <li>○ 自ら又は他の公共交通事業者と連携して、<u>引き続き安全面に十分留意しながら</u>、提供する運送サービスの質の向上に努める。</li> <li>○ 地域公共交通のあり方の検討に必要な情報・データを個人情報の保護等に配慮しつつ、積極的に提供する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・法第4条第4項</li> <li>・基本方針八1(4)</li> </ul>
住民利用者	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 運送サービスを利用するという受け身の立場だけでなく、地域の関係者の一員として、主体的に、地域公共交通の活性化等に向けた検討に参加する。</li> <li>○ 公共交通の積極的な利用や住民間における公共交通の利用促進についての意識醸成等、公共交通を支える取り組みを行うよう努める。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通政策基本法第11条</li> <li>・基本方針八1(5)</li> </ul>
国	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 地域の関係者が一体となって行う地域公共交通の活性化等を推進するため、以下に取り組む。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の取組に対する財政的支援</li> <li>・人材育成及び情報提供</li> <li>・技術開発の推進</li> <li>・安全の確保</li> <li>・関係者相互間の連携と共同の推進</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・法第4条第1項</li> <li>・基本方針八1(1)</li> </ul>

※基本方針：地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針（令和5年10月1日施行）

## 第4章 目標達成のための施策・事業

### (取組1-1) 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

<b>事業概要</b>	
宮崎県バス利用促進協議会（仮称）を設置し、県・市町村・バス事業者等が一体となって、より効果的な利用促進策の検討・実施などに取り組みます。	
<b>具体的な内容</b>	
<p>本県のバスネットワークは複数の運行主体・形態で構成されており、効果的な取組を企画・立案し、路線全体で、さらなる利用促進を図るためには横断的な調整・検討の場が必要です。</p> <p>そのため、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（仮称）」を新たに立ち上げ、実情や課題、<u>利用者の声</u>を踏まえた効果的な利用促進策を検討・実施します。</p>	
<b>【宮崎県バス利用促進協議会（仮称）のイメージ】</b>	
<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <b>バス利用促進協議会（仮称）</b> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <b>【主な取組】</b>  <ul style="list-style-type: none"> <li>○効果的な利用促進策の検討・実施 取組例を参照</li> <li>○バスを中心とした結節強化 乗り継ぎ円滑化に向けた検討・調整</li> <li>○担当職員向けの研修会等の開催 先進的な取組の調査・研究</li> </ul> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; margin-top: 10px;"> <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px; text-align: center;"> <b>オブザーバー</b>              国              鉄道事業者              その他の交通事業者         </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">             県              市町村              バス事業者         </div> </div>	
<b>【取組例】 ※《 》内は主な対象</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>○バスイベントの開催 <u>《全利用者》</u> バスの魅力を発信し、新たな利用者の掘り起こしを図るため、バスの日などに合わせ、イベントを開催。</li> <li>○バスの乗り方の普及・啓発 <u>《子ども、高齢者》</u> 普段乗り慣れていない小学生や高齢者向けにバスの乗り方をわかりやすく伝えるため、パンフレット等を作成するとともに、乗り方教室を全県的に開催。</li> <li>○新たな定期券等の造成 <u>《若年層、就業者》</u> 通勤・通学定期券に加え、モバイル定期券や企業・自治体向けの定期券、企画乗車券の新規造成</li> <li>○サブスクリプション（定額での乗り放題制）の導入 <u>《若年層》</u></li> <li>○スマートバス停の整備 <u>《全利用者》</u> バスを含めた複数の交通機関の時刻表・運行情報を液晶パネルで表示するバス停の整備</li> </ul>	
<b>実施主体・実施期間</b>	
実施主体：国、県、市町村、交通事業者 実施期間：令和6年度～	



## (取組1-2) デジタル技術を活用した利便性向上

### 事業概要

バスのさらなる利便性向上を図り、インバウンドを含めた観光客等の利用を促進するため、九州全域・県内全域における MaaS の取組や新たなキャッシュレス決済の導入といった最新のデジタル技術を活用した取組を推進します。

※MaaS…様々な交通機関や宿泊・観光施設の検索・予約・決済を専用アプリで一括で提供するサービス

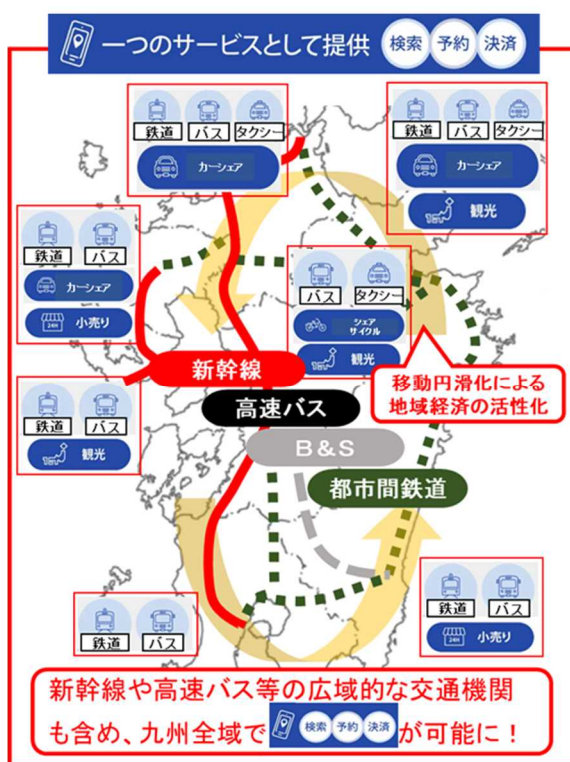
### 具体的な内容

#### ①MaaS の推進

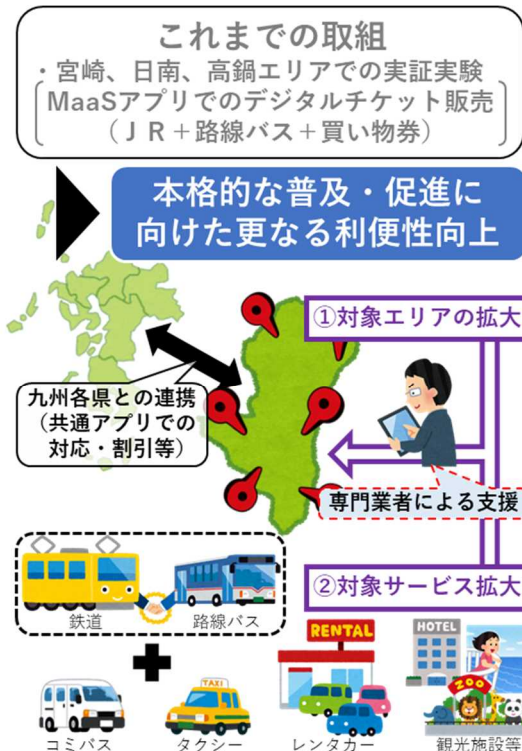
九州各県、交通事業者等が連携し、令和6年からのサービス開始を予定している「九州 MaaS」について、本県も参画し、広域的な交通機関から地域内の交通機関まで、九州全域で利用可能なデジタルチケットの造成・販売等により、バスの観光利用の促進を図ります。

また、九州 MaaS とも連携しながら、県内における利用可能なエリア・交通モードなどを拡大し、バスの日常利用・観光利用の促進を図ります。

#### 【九州 MaaS の取組イメージ】



#### 【県内でのサービス拡大イメージ】



#### ②新たなキャッシュレス決済の導入

普段あまりバスを利用しない若年層やインバウンドを含めた観光客の需要を取り込むため、現在の交通系ICカードに加え、QRコードやクレジットカードなど、新たなキャッシュレス決済の導入を推進します。


### 実施主体・実施期間

実施主体：国、県、市町村、交通事業者

実施期間：令和6年度～



### (取組1-3) 企画乗車券の造成等による高齢者の利用促進

<b>事業概要</b>	
公共交通機関の主な利用者である高齢者がバスを利用しやすい環境を整備するため、企画乗車券の造成・見直しや車両のバリアフリー化に取り組みます。	
<b>具体的な内容</b>	
①企画乗車券の造成・見直し	
65歳以上の高齢者が1回200円で乗車できる企画乗車券を造成するとともに、その利用状況を踏まえ、新たな企画乗車券の造成や既存の企画乗車券の見直しを行います。	
<p><b>【みやざきシニアパス】</b></p> 	
対象者:	県内の65歳以上の高齢者
対象路線:	県内全ての路線バス (宮崎交通、高崎観光バス、三和交通、宮交タクシー)
利用期間:	R5.10.1～R7.3.31
②ノンステップバスの導入支援	
車両のバリアフリー化を推進し、誰もが利用しやすい環境を整備するため、交通事業者が実施するノンステップバスの導入について、県では引き続き、国庫補助(地域公共交通確保維持事業)を活用し、国と協調して車両購入費を補助します。	
<b>実施主体・実施期間</b>	
実施主体:	国、県、市町村、交通事業者
実施期間:	令和6年度～

### (取組1-4) 先進事例を学ぶ実務担当者向け研修会の開催

<b>事業概要</b>	
効果的な利用促進策や利便性向上の取組を立案していくため、先進事例を学ぶ実務担当者向け研修会を開催します。	
<b>具体的な内容</b>	
取組1-1で設置するバス利用促進協議会(仮称)の枠組みを活用し、県や市町村、事業者の実務担当職員を対象とした先進的な取組の調査・研究を行う研修会を開催し、効果的な対策の立案につなげます。	
<b>実施主体・実施期間</b>	
実施主体:	県、市町村、交通事業者
実施期間:	令和6年度～

## (取組 2 - 1) 関係機関との連携・共創による運行の最適化

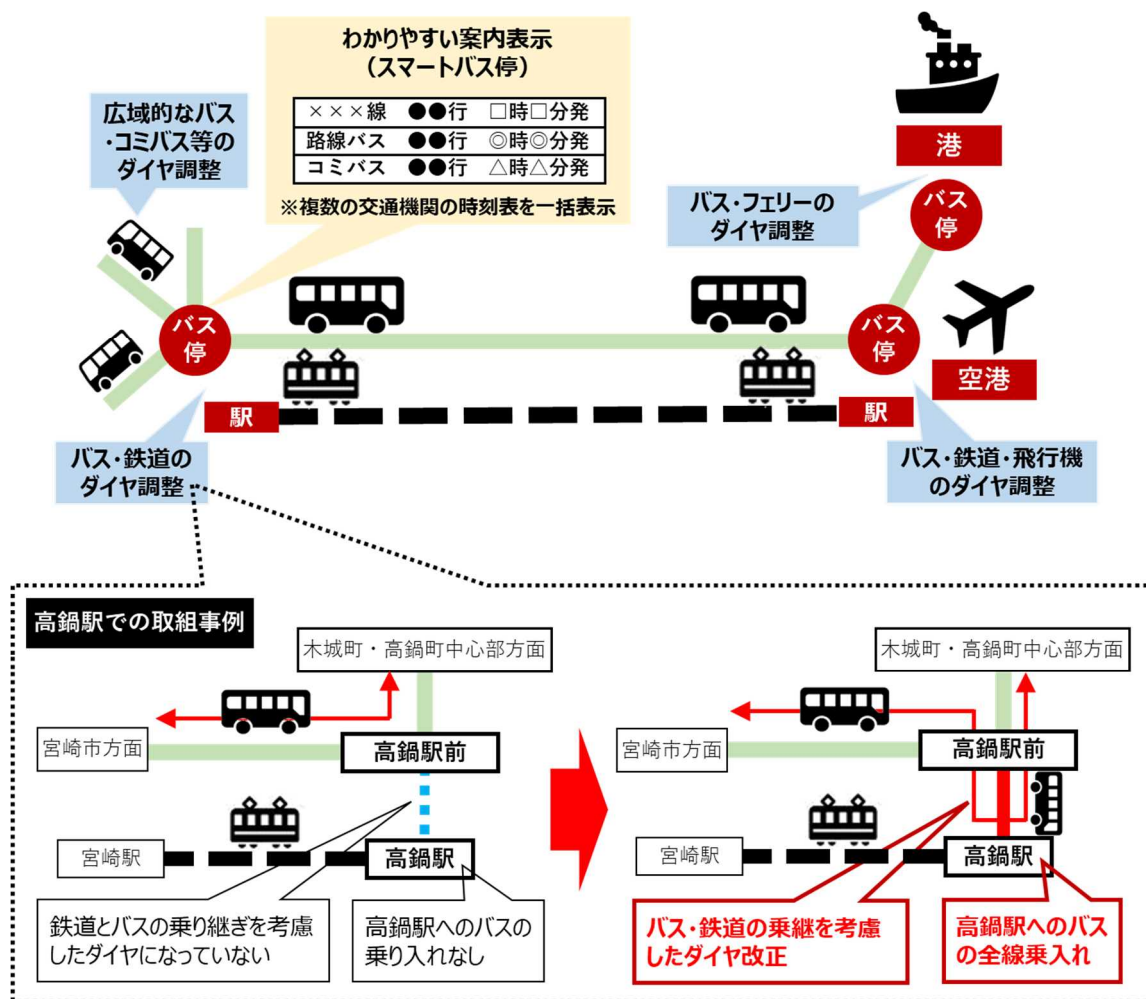
### 事業概要

バスの運行の最適化を図るため、関係機関との連携・共創により、結節の強化（乗り継ぎの円滑化）を図ります。

### 具体的な内容

誰もが移動しやすい環境を整備するため、取組 1 - 1 で設置するバス利用促進協議会（仮称）の枠組みを活用し、バスを中心に鉄道やその他の交通モードとの結節強化（乗り継ぎの円滑化）に向けた検討・調整を行う検討会を実施します。

#### 【結節強化のイメージ】



### 実施主体・実施期間

実施主体：国、県、市町村、交通事業者

実施期間：令和 6 年度～

## (取組 2 - 2) デジタル技術を活用した運行の効率化

### 事業概要

バスの運行の効率化を図るため、路線バスのA I デマンド化など、最新のデジタル技術を活用した取組を推進します。

### 具体的な内容

#### ①路線バスのA I デマンド化

定時定路線型となっている路線バスについて、事前の予約状況に応じて最適な経路をA I が判断し、運行する「A I デマンド化」を推進し、乗降時間や場所の柔軟化による利用者の利便性向上、運行の効率化を図ります。

#### 【路線バスのA I デマンド化イメージ】



#### ②自動運転技術の活用に係る検討

慢性的な運転士不足へ対応し、バス路線を持続可能なものとしていくため、取組 1 - 4 で設置する実務担当者向け研修会などを通じて、自動運転技術に係る先進事例の調査や行政、車両開発事業者、バス事業者による意見交換の実施など、活用に向けた検討に取り組みます。

### 実施主体・実施期間

実施主体：県、市町村、交通事業者

実施期間：令和 6 年度～

## (取組2-3) 利用実態等に応じた地域間幹線バスのあり方の検討

事業概要		
地域間幹線バスを持続可能なものとするため、県・市町村・バス事業者が連携し、路線のあり方について、検討・見直しに取り組みます。		
具体的な内容		
地域間幹線バスは、本県の交通ネットワークの構築に特に重要な役割を担っていますが、各路線の欠損額（交通事業者と行政の負担）は、新型コロナの影響等により、近年増加していることから、将来にわたり持続可能なものとするため、県・市町村・バス事業者が連携し、路線のあり方について、検討・見直しに取り組みます。		
①地域間幹線バスの評価指標の設定		
各路線の状況を客観的に評価し、今後取り組むべき方向性を検討するため、利用状況や収支等に関する5つの指標を設けます。		
<b>【地域間幹線バスの評価指標】</b>		
<b>指標</b>	<b>算定方法</b>	<b>取り組むべき方向性</b>
① 幹線性	年間利用者数 ÷ 沿線人口	新規需要の積極的な掘り起こし
② 広域性	複数市町村をまたいだ利用者の割合	運行区間・運行時間帯の見直し (他の交通モードへの一部転換)
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)	運行主体の見直し
⑤ 人口減少率	沿線人口の減少率 (R2 → R12)	車両小型化・便数の見直し
②評価結果に応じた見直し		
①で設定した指標の評価結果に応じて、路線ごとに運行形態の見直し等に取り組みます。		
<b>【地域間幹線バスの運行形態の主な見直し】</b>		
<b>①運行主体の見直し（他事業者への転換） ※②③と併せて実施することも可能</b>		
対 象：一定の利用者数があるものの収支の悪化が顕著な路線		
効 果：地元バス事業者等の活用によるコストダウン、運転士確保		
<b>②運行主体の見直し（広域的コミュニティバスへの転換）</b>		
対 象：利用者数が少なく、収支の悪化が顕著な路線		
効 果：ニーズに応じたルート設定等による利便性向上、車両小型化によるコストダウン		
<b>③運行区間・時間帯の見直し（他の交通モードへの一部転換）</b>		
対 象：特定の区間や時間帯に利用が集中する（又は利用が極めて少ない）路線 等		
効 果：利用実態に応じたモード転換や運行区間等最適化による欠損圧縮		
<p>利用が集中</p> <p>【現行】 ← 地域間幹線 → (終日)</p> <p>【転換後】 ← 地域間幹線 → (朝夕)</p> <p>【転換後】 ← 地域間幹線 → ← コミバス等 → (昼間)</p> <p>例1) 転換</p> <p>例2) ← 地域間幹線 → ← 広域的コミバス → ← 路線バス → (昼間)</p> <p>※利用ニーズにあわせダイヤ・ルート設定</p>		



③宮崎県バスネットワーク最適化支援基金等による支援

②の見直しの検討・実施に係る費用については、宮崎県バスネットワーク最適化支援基金等も活用し、支援します。なお、本計画区域内における事業の実施にあたっては、必要に応じて利便増進実施計画を作成し、利便増進事業に取り組みます。

見直しの検討・実施に係る主な費用	利便増進事業
利用実態やニーズ調査等に係るコンサル費用	—
バス車両等の購入費用、バス停の設置費用	●
キャッシュレス決済に対応するための費用	●
結節強化のための待合所、バスロケ、スマートバス停整備費用	●
デマンドシステム導入費用	●

※利便増進事業…路線の再編やダイヤ改善など、地域公共交通の利用者の利便増進を図るための事業（実施計画を策定し、国の認定を受けることで国庫補助の活用が可能）

**実施主体・実施期間**

実施主体：国、県、市町村、交通事業者  
 実施期間：令和6年度～令和8年度

**【参考】地域間幹線バス路線の評価（R4）**

指標に照らし合わせた令和4年度の評価結果は以下のとおりです。なお、見直しにあたっては、適宜、最新のデータを使用して行います。

		①幹線性	②広域性	③生産性		④採算性	⑤人口	取り組むべき方向性		
		輸送規模	市町村間利用	平均乗車密度	輸送量	収支率	減少率	需要開拓	区間等見直し	主体等見直し
1	イオンタウン日向～レーヨン	1.29	38.3%	2.3	20.7	49.7%	-11.3%	●	●	●
2	宮交シティ～高鍋	2.39	34.1%	3.2	36.1	60.8%	-1.1%		●	
4	宮交シティ～木城温泉館湯らら	1.09	38.6%	4.1	20.9	71.7%	-1.6%	●	●	
5	宮交シティ～光陽台	2.80	30.5%	3.7	45.6	80.2%	-0.3%		●	
6	延岡～青雲橋～高千穂	1.59	90.3%	1.6	10.8	35.9%	-12.9%	●	●	●
7	延岡～日之影駅～高千穂	1.26	86.4%	2.0	11.6	38.4%	-13.2%	●	●	●
8	宮交シティ～西都	4.73	46.3%	3.4	75.4	66.4%	-2.2%		●	
10	宮崎駅～飫肥	2.78	14.9%	2.8	24.0	51.8%	-6.9%		●	●
11	宮交シティ～国富～綾	6.21	48.5%	3.6	92.3	71.1%	-4.0%		●	
12	宮崎～赤谷	1.04	24.5%	2.9	16.2	57.0%	-4.1%	●	●	
13	宮崎～尾頭	1.81	30.7%	2.7	30.0	56.6%	-4.3%	●	●	
14	宮崎～七野	1.43	55.1%	3.0	19.5	64.7%	-2.4%	●	●	
15	宮崎～合又・田野運動公園	1.39	58.3%	3.1	20.1	66.2%	-2.5%	●	●	
16	西都城駅～小林駅	1.01	44.9%	2.1	12.8	43.4%	-8.1%	●	●	●
17	イオン都城～川原谷	0.59	16.7%	2.3	12.1	54.3%	-10.8%	●	●	●
18	(特急) 西都城～宮崎駅	2.24	60.5%	3.9	56.5	61.7%	-3.2%			
19	南延岡～宮野浦	1.99	32.9%	2.0	14.0	44.4%	-12.8%	●	●	●
20	イオンタウン日向～道の駅とうごう	1.00	77.0%	2.4	16.9	44.4%	-10.6%	●	●	●
21	飫肥～幸島入口	1.70	43.6%	2.3	13.8	49.5%	-15.9%	●	●	●
22	西都～佐土原高校	3.16	59.1%	2.5	24.5	59.7%	-3.6%		●	
23	小林駅～京町	2.92	57.1%	3.1	32.5	60.3%	-17.4%			●
24	都城～鹿屋	1.75	—	3.3	21.4	32.0%	-9.9%	●	●	●
25	志布志～都城	1.48	—	3.3	10.8	33.6%	-14.8%	●	●	●
	全路線平均	2.04	49.9%	2.9	27.6	54.8%	-7.6%			

※No. 3「高鍋～道の駅ついの線」、No. 9「宮崎空港～小林線」はR6バス事業年度から地域間幹線バスでなくなったため非掲載。

※赤着色は平均値を下回る指標（③輸送量は国庫補助の基準である15を下回る路線に黒着色）

### (取組3-1) 広域的なバスの運行等に対する支援

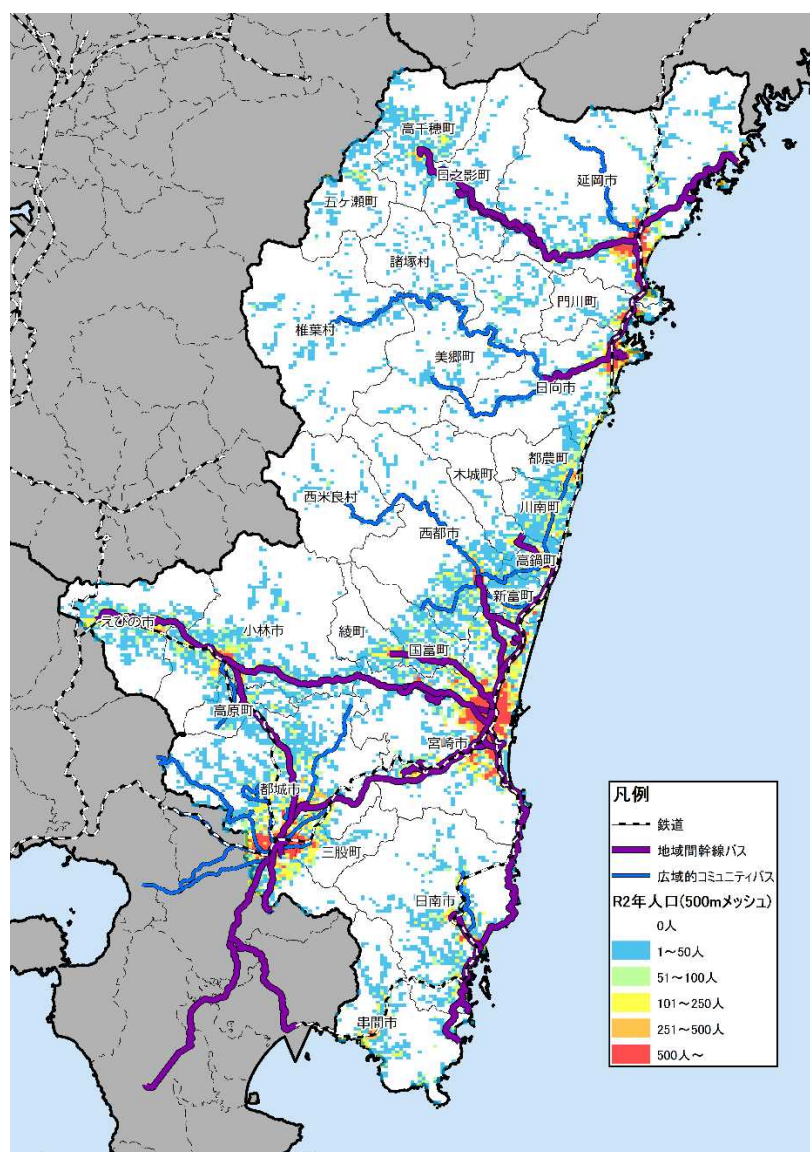
#### 事業概要

本県の地域公共交通の骨格をなす広域的なバスの運行維持を図るため、運行費や車両購入費を支援します。

#### 具体的な内容

##### ①地域間幹線バスの運行費補助による地域交通ネットワークの維持

地域間幹線バスは、下図のとおり人口が多く分布するエリアを中心に各地域間を結ぶとともに、他の交通モードと結節しており、いずれの系統も地域交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っています。今後も、これらの地域間幹線バスの運行維持を図るため、市町村やバス事業者と利用促進や運行の効率化に努めながら、県として引き続き、国庫補助（地域公共交通確保維持事業）を活用し、国と協調して運行費を補助します。



※地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第7条第2項に掲げる事項を具体的に記載した書類は「計画別紙」として別途作成。

※地域公共交通確保維持事業に係る幹線系統の一覧は、16 ページを参照。

②広域的コミュニティバスの運行費補助

地域間幹線バスを補完し、各地域間を結ぶ広域的コミュニティバスの運行維持を図るため、市町村やバス事業者と利用促進や運行の効率化に努めながら、引き続き、県において、運行費を補助します。

③車両購入費補助

車両のバリアフリー化を推進し、誰もが利用しやすい環境を整備するため、交通事業者が実施するノンステップバスの導入について、県では引き続き、国庫補助（地域公共交通確保維持事業）を活用し、国と協調して車両購入費を補助します。【再掲】

また、広域的コミュニティバスについて、利用者数を踏まえた運行の効率化を推進するため、宮崎県バスネットワーク最適化支援基金により、小型車両の購入費を補助します。

**実施主体・実施期間**

実施主体：国、県、市町村、交通事業者

実施期間：令和6年度～

**（取組3－2）大型二種免許の取得支援等による運転士確保**

**事業概要**

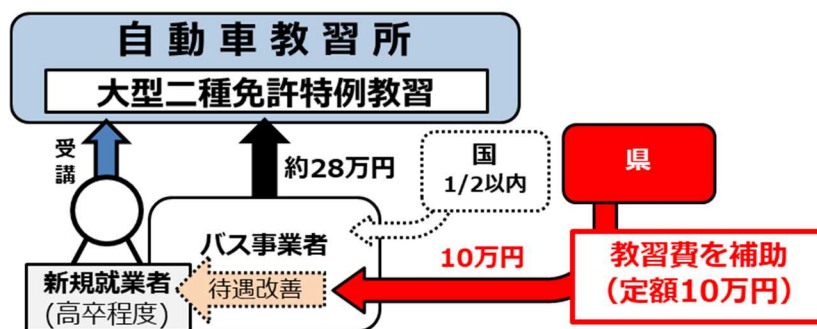
バス路線を維持するため、運転士確保のための大型二種免許の取得支援や待遇の改善などに取り組みます。

**具体的な内容**

①大型二種免許特例教習費用等への支援

大型二種免許の受験資格の緩和のため設けられた特例教習の受講費用を補助し、あわせて待遇改善を図るとともに、大型二種免許の教習費用についても、県バス協会を通じて補助を行うことで、バス運転士を確保します。

【特例教習受講費補助のイメージ】



②乗務体験会や就職説明会の開催等

運転士の魅力や採用情報を積極的に発信するため、バスの乗務体験会や就職説明会を県内外で開催するとともに、女性運転士の確保に向けた取組を推進し、就業者を増やします。

**実施主体・実施期間**

実施主体：①県、交通事業者、県バス協会 ②交通事業者

実施期間：令和6年度～



### (取組3-3) EVバスの導入や自動運転技術の活用に係る検討

#### 事業概要

将来にわたりバス路線を持続可能なものとしていくため、環境負荷の軽減や運転士不足への対応の観点から、EVバスの導入や自動運転技術の活用に係る検討に取り組みます。

#### 具体的な内容

##### ①EVバスの導入に係る検討

環境負荷の軽減や運行経費削減の観点から、バス事業者とともに、車両や充電施設の整備に係る費用対効果の整理など、EVバスの導入に向けた検討に取り組みます。



EVバス車両の導入



EVバス充電施設の設置

##### ②自動運転技術の活用に係る検討【再掲】

慢性的な運転士不足へ対応し、バス路線を持続可能なものとしていくため、取組1-4で設置する担当者向け研修会などを通じて、自動運転技術に係る先進事例の調査や行政、車両開発事業者、バス事業者による意見交換の実施など、活用に向けた検討に取り組みます。

#### 【自動運転のレベル】

レベル1	運転支援	システムが縦方向又は横方向のいずれかの車両制御を行う。
レベル2	部分運転自動化	システムが縦方向及び横方向両方の車両制御を行う。
レベル3	条件付運転自動化	特定条件下においてシステムが全ての運転を行う。 ただし、作動継続が困難な場合は手動運転へ切り替えが必要。
レベル4	高度運転自動化	無人運行を前提とし、特定条件下において作動継続が困難な場合でもシステムが全ての運転を行う。
レベル5	完全運転自動化	条件等の制限はなく、常にシステムが全ての運転を行う。

#### 実施主体・実施期間

実施主体：国、県、市町村、交通事業者

実施期間：令和6年度～

## 第5章 計画の達成状況の評価、推進体制

以下の指標について、宮崎県地域公共交通協議会（以下「協議会」という。）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、進捗管理に取り組みます。

### 【指標】

指標		現状	目標値	確認方法
指標1	広域的なバスの利用者数	232.3万人 (R4)	320万人	事業者・市町村の報告により確認 (毎年4月頃)
指標2-1	広域的なバスの収支率	50.8% (R4)	60.0%	国補助・県補助の実績により確認 (毎年4月頃)
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 (R4)	コロナ禍前 (R元)の水準 を上回らない	県補助の実績により確認 (毎年4月頃)
指標3	乗合バスの運転士数 (正規職員)	272人 (R3)	320人	九州運輸要覧により確認 (毎年4月頃)

### 【PDCAサイクル】

