

地域交通対策 特別委員会資料

令和8年5月15日(金)

総合政策部

目次

I 地域交通の現状と課題

| | | |
|----|---------------|----|
| 1 | 概説 | 5 |
| 2 | 人口の推移 | 6 |
| 3 | 乗用車・運転免許の保有状況 | 7 |
| 4 | 生活機能の状況 | 8 |
| 5 | 地域交通の利用状況 | 9 |
| 6 | 運転士数・平均年齢 | 13 |
| 7 | 収支状況 | 15 |
| 8 | 財政負担 | 16 |
| 9 | 国の動き | 18 |
| 10 | 課題のまとめ | 23 |

II 宮崎県地域公共交通計画(令和6年2月策定)

| | | |
|---|-----------|----|
| 1 | 計画の概要 | 25 |
| 2 | これまでの取組状況 | 27 |
| 3 | 数値指標の状況 | 30 |

目次

Ⅲ 次世代交通技術の導入

- 1 AIオンデマンド交通・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 32
- 2 キャッシュレス決済・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 33
- 3 MaaS・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 35
- 4 公共ライドシェア／日本版ライドシェア・・・・・・・・・・ 37
- 5 自動運転・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 38

Ⅳ 地域交通の広域連携／広域にまたがる交通

- 1 市町村への支援・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 44
- 2 鉄道の利用促進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 45
- 3 広域交通と地域内交通との連携・・・・・・・・・・・・・・・・ 46

Ⅴ 令和8年度の県の取組

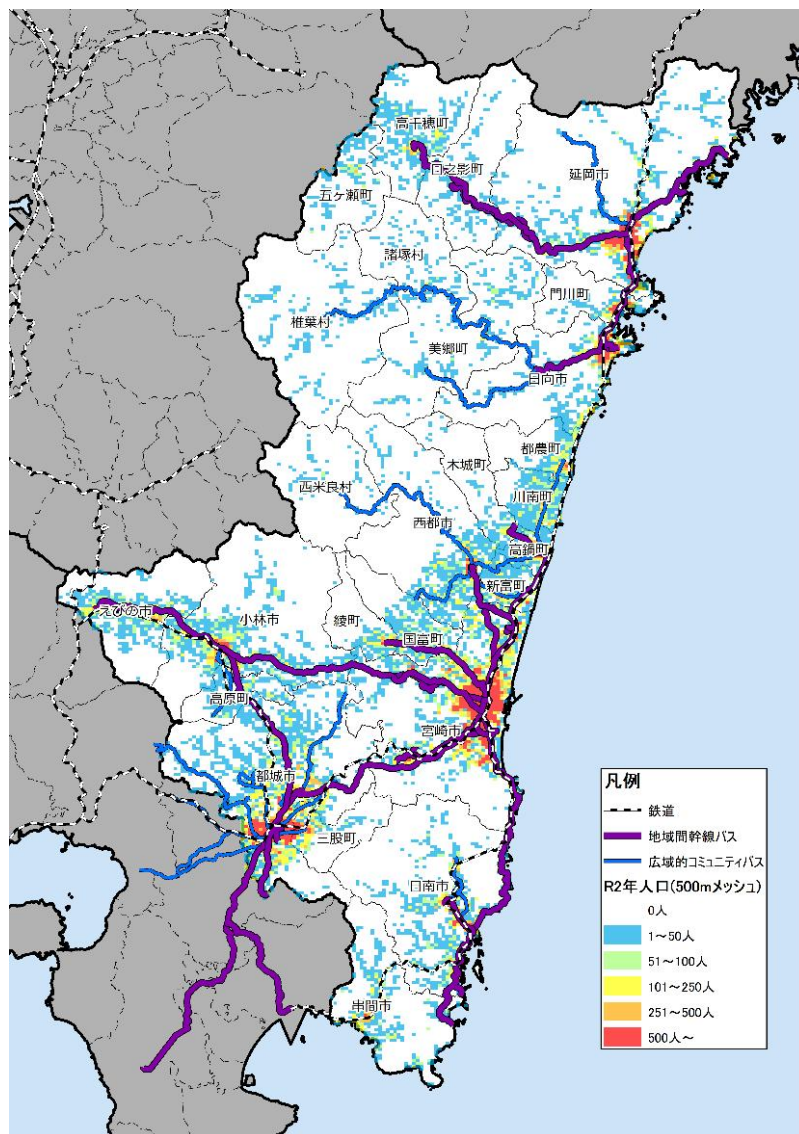
- 1 令和8年度事業一覧・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 48
- 2 バス・タクシー運転士確保・定着支援事業・・・・・・・・・・ 50
- 3 UDタクシー普及促進事業・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 51
- 4 燃料課税制度変更に伴う交通・物流事業者支援事業・・ 52

I 地域交通の現状と課題

I 地域交通の現状と課題

1 概説

図1 県内の鉄道・広域的なバス路線

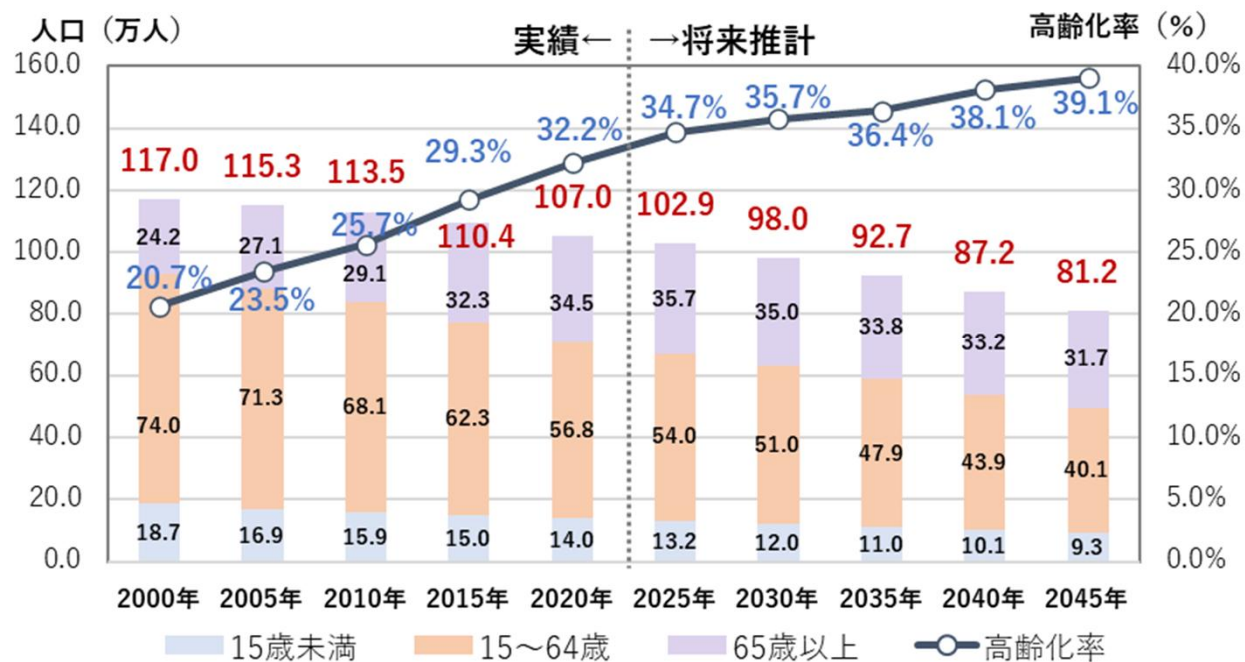


- バスや鉄道は、人口が多く分布する宮崎市や都城市、延岡市等を中心に、県内各地域を結ぶ。
- バスは大半を宮崎交通(株)が運行し、鉄道は5路線(※)全てJR九州が運行。
※ 日豊本線、宮崎空港線、肥薩線、吉都線、日南線
- バスや鉄道をはじめとする地域の公共交通は、通勤や通学、通院、買い物など、県民の日常生活はもとより、観光振興を支える重要な社会基盤。

I 地域交通の現状と課題

2 人口の推移

図2 本県の年齢3区分別人口



(出典：国勢調査、宮崎県資料)

■ 2000年 → 2020年

- 本県の総人口は20年間で8.5%減 (=公共交通の利用者になりうるパイ全体の減)
- 特に、生産年齢人口は23.2%減 (=通勤利用の減)、年少人口は25.1%減 (=通学利用の減)

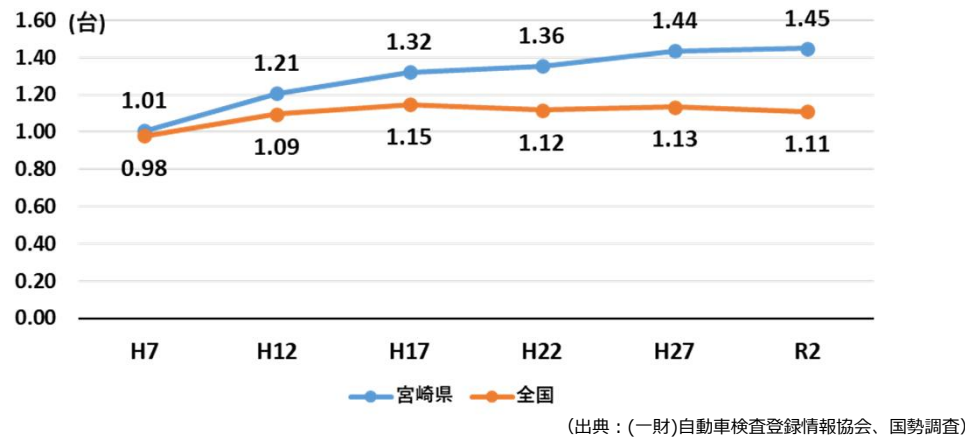
■ 2020年以降

- 総人口は減少が加速する一方、老年人口はほぼ横ばい
(=公共交通を必要とする移動手段に課題を抱える方々の数は高い水準を維持する可能性)

I 地域交通の現状と課題

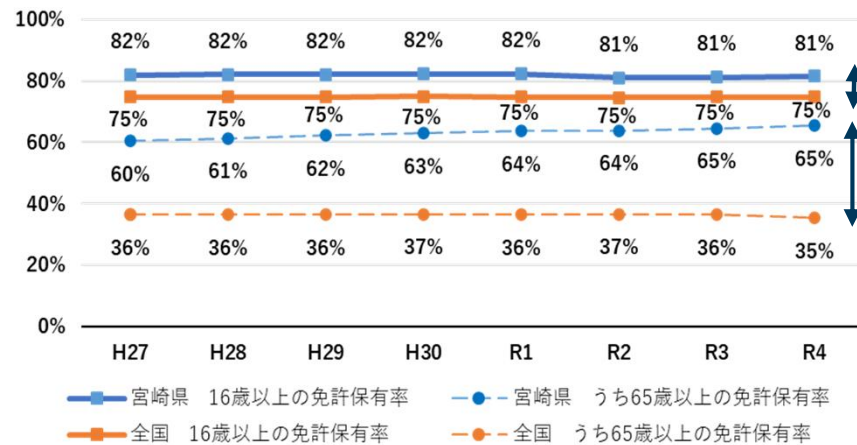
3 乗用車・運転免許の保有状況

図3 世帯当たりの乗用車保有台数の推移



● 本県は、全国平均より自家用車の保有台数が多い。

図4 運転免許保有率の推移



● 本県では、高齢になっても運転免許を保有し続けている（保有せざるを得ない。）。

(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)

I 地域交通の現状と課題

4 生活機能の状況

図5 病院数の推移（全国）

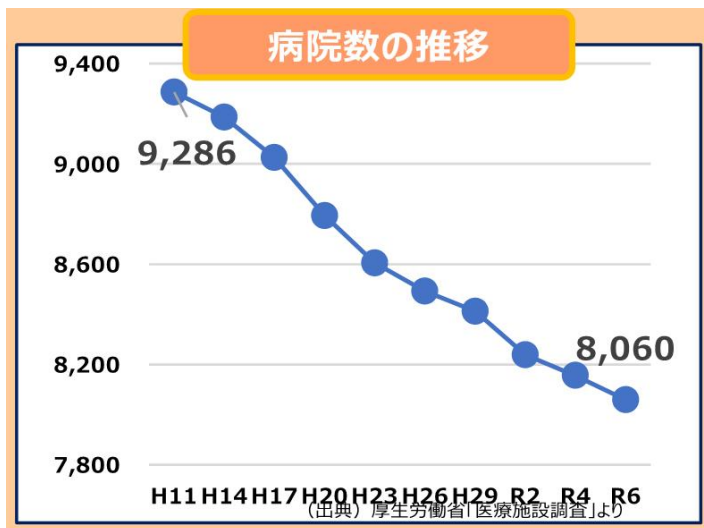


図6 学校数の推移（全国）

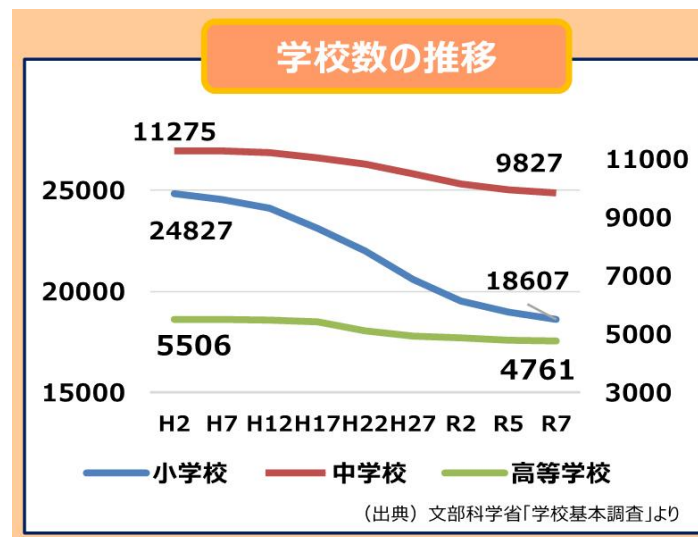
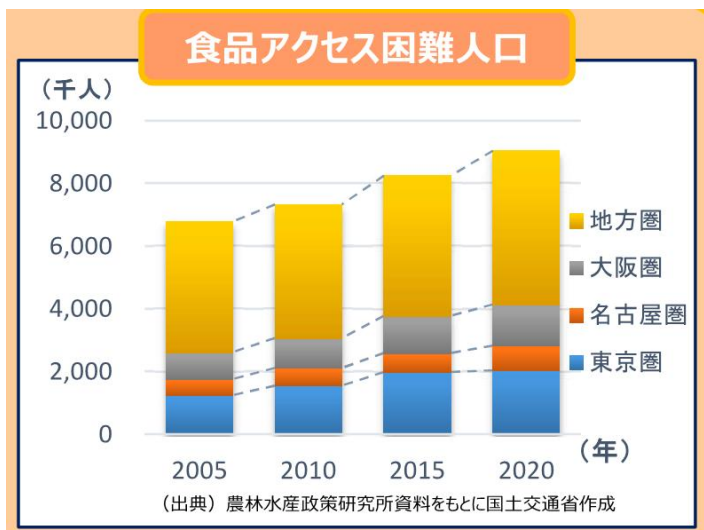


図7 食品アクセス困難人口（全国）



- 医療や教育など生活に不可欠な分野のサービスの持続性確保のため、全国的に病院・学校等の統合・集約や、部活動の地域展開が急速に進展。
- 地方では、商圏の縮小による小売店（スーパー、商店街）が減少。

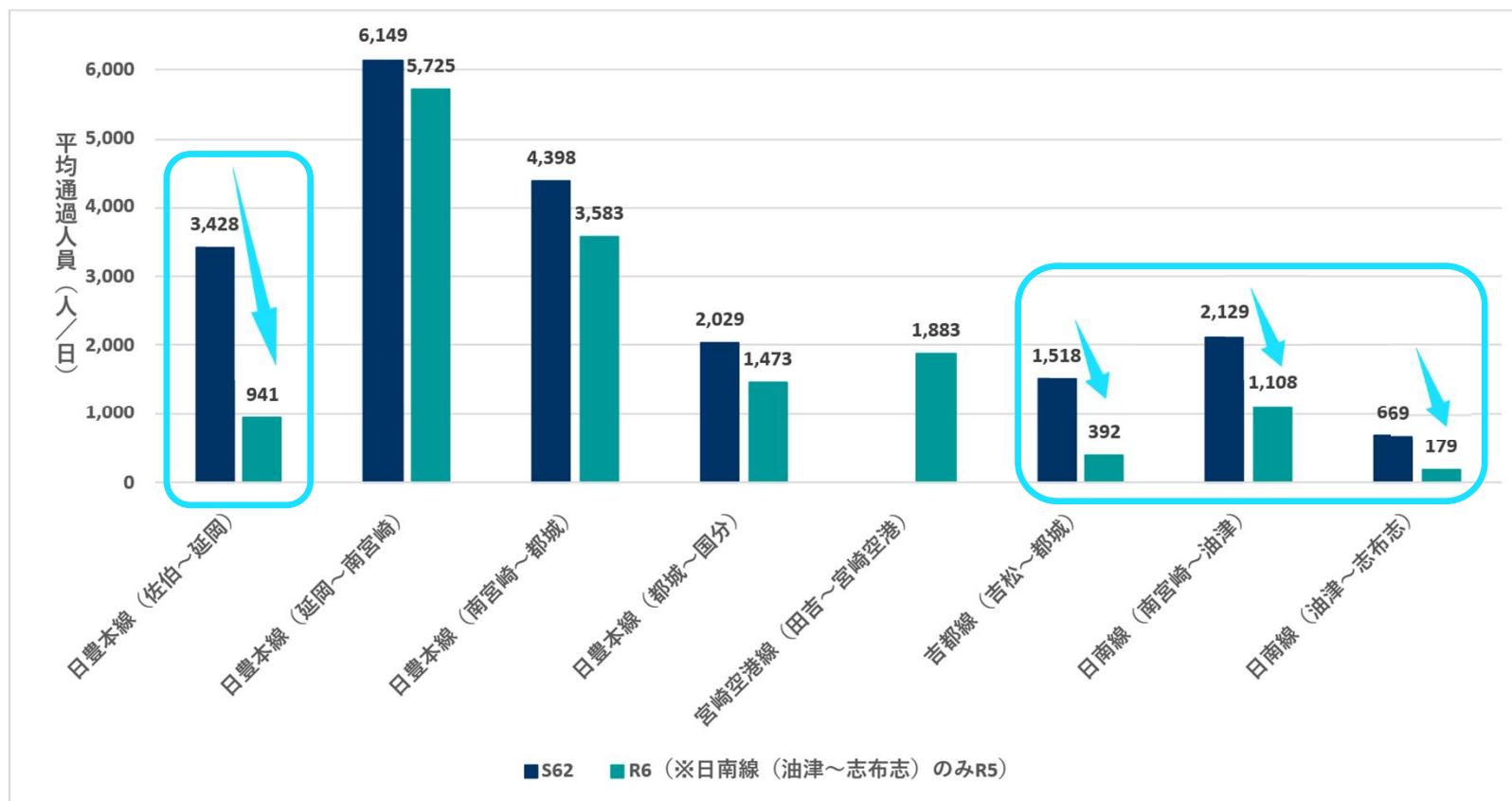
(※このスライドのグラフはいずれも国土交通省九州運輸局資料 2026.4 より抜粋)

I 地域交通の現状と課題

5 地域交通の利用状況

(1) 鉄道

図8-1 県内鉄道路線の平均通過人員



(JR九州公表資料をもとに県総合交通課作成)

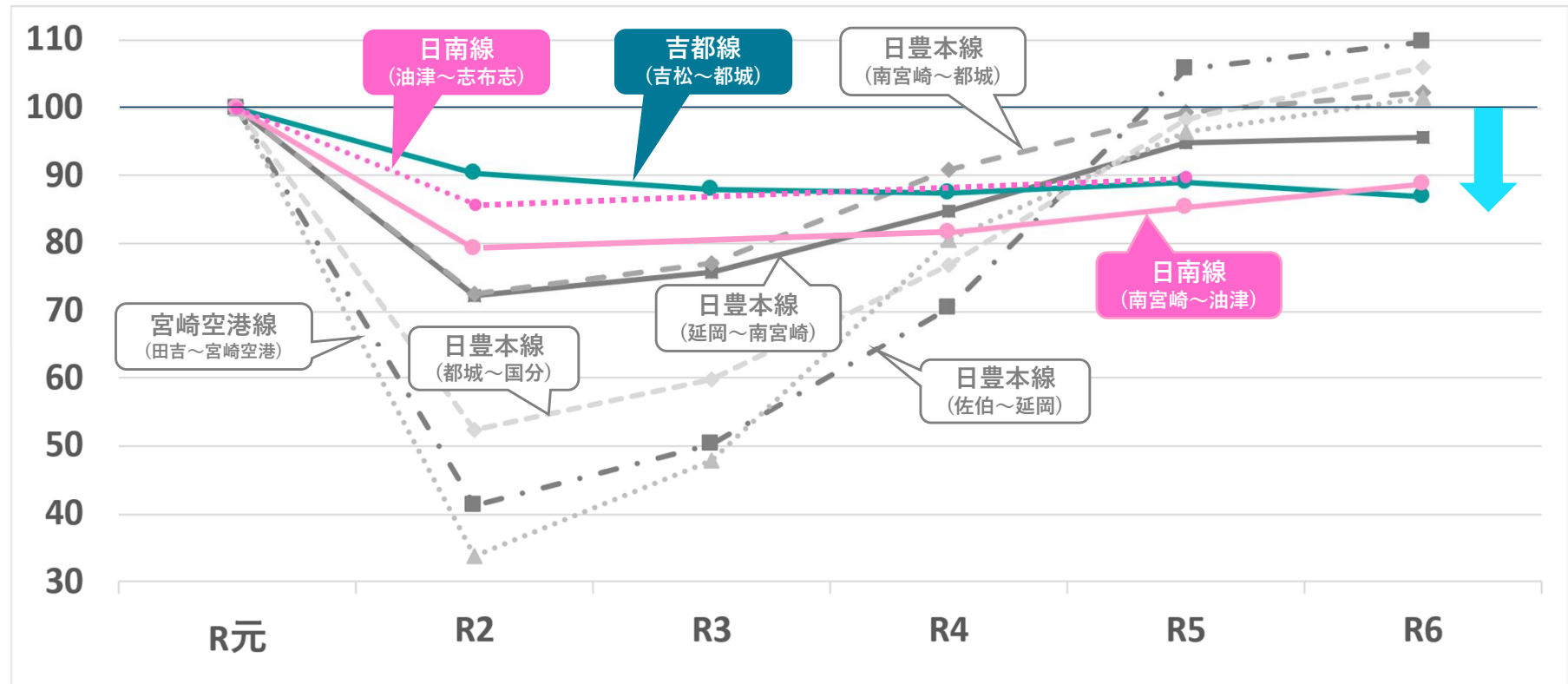
- 鉄道の平均通過人員 (= 輸送密度) は、JR発足直後 (S62) と比べ減少。
- 特に、日豊本線 (佐伯～延岡) や吉都線、日南線での減少率が大きい。

I 地域交通の現状と課題

5 地域交通の利用状況

(1) 鉄道

図8-2 県内鉄道路線の平均通過人員（R元を100とした場合）



※災害により長期間運転見合わせがあった年度については非開示

(JR九州公表資料をもとに県総合交通課作成)

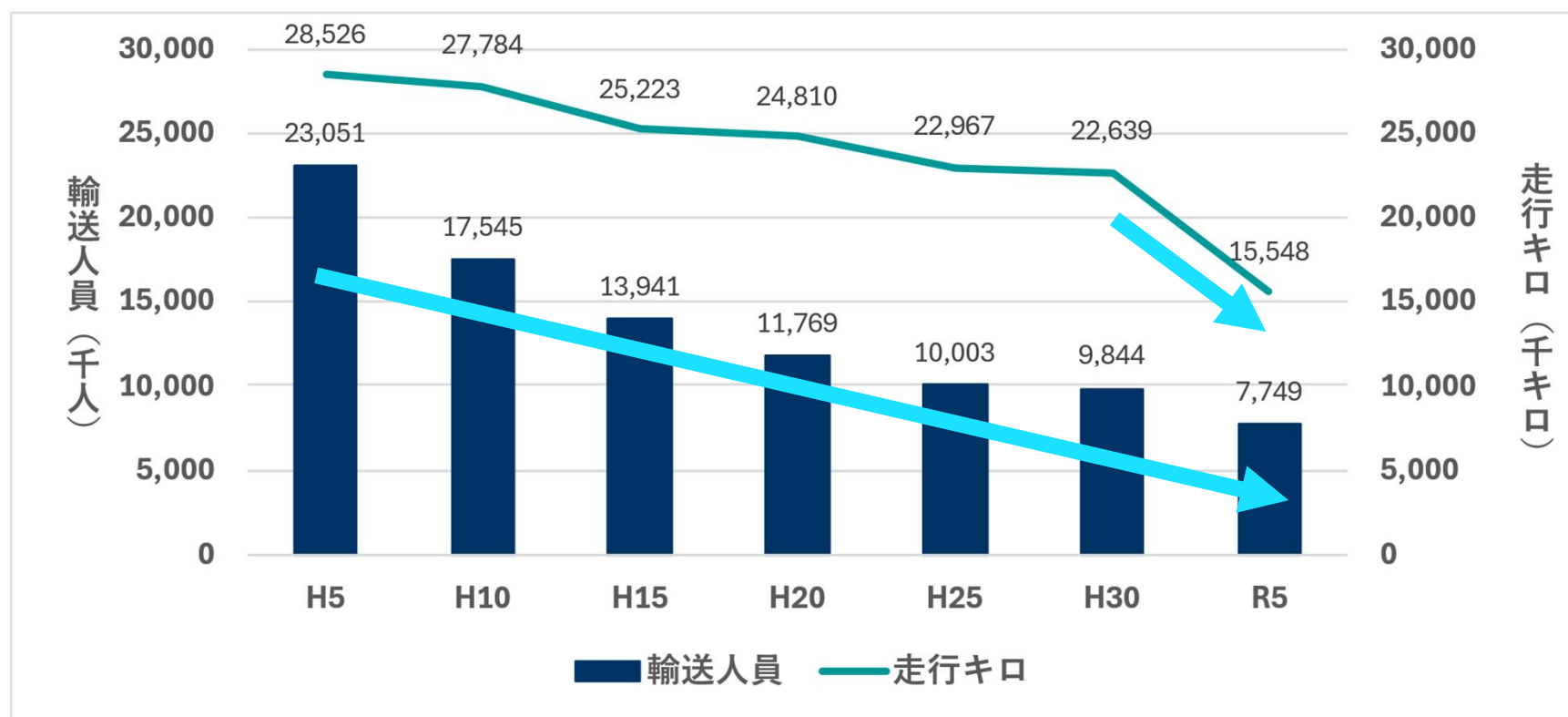
- 近年はコロナ禍により減少したものの、その収束に伴い徐々に回復。
- しかしながら、吉都線や日南線はコロナ禍前より1割以上低い水準に留まっている。

I 地域交通の現状と課題

5 地域交通の利用状況

(2) 路線バス

図9 路線バスの輸送人員・走行キロ



(宮崎運輸支局業務概況をもとに県総合交通課作成)

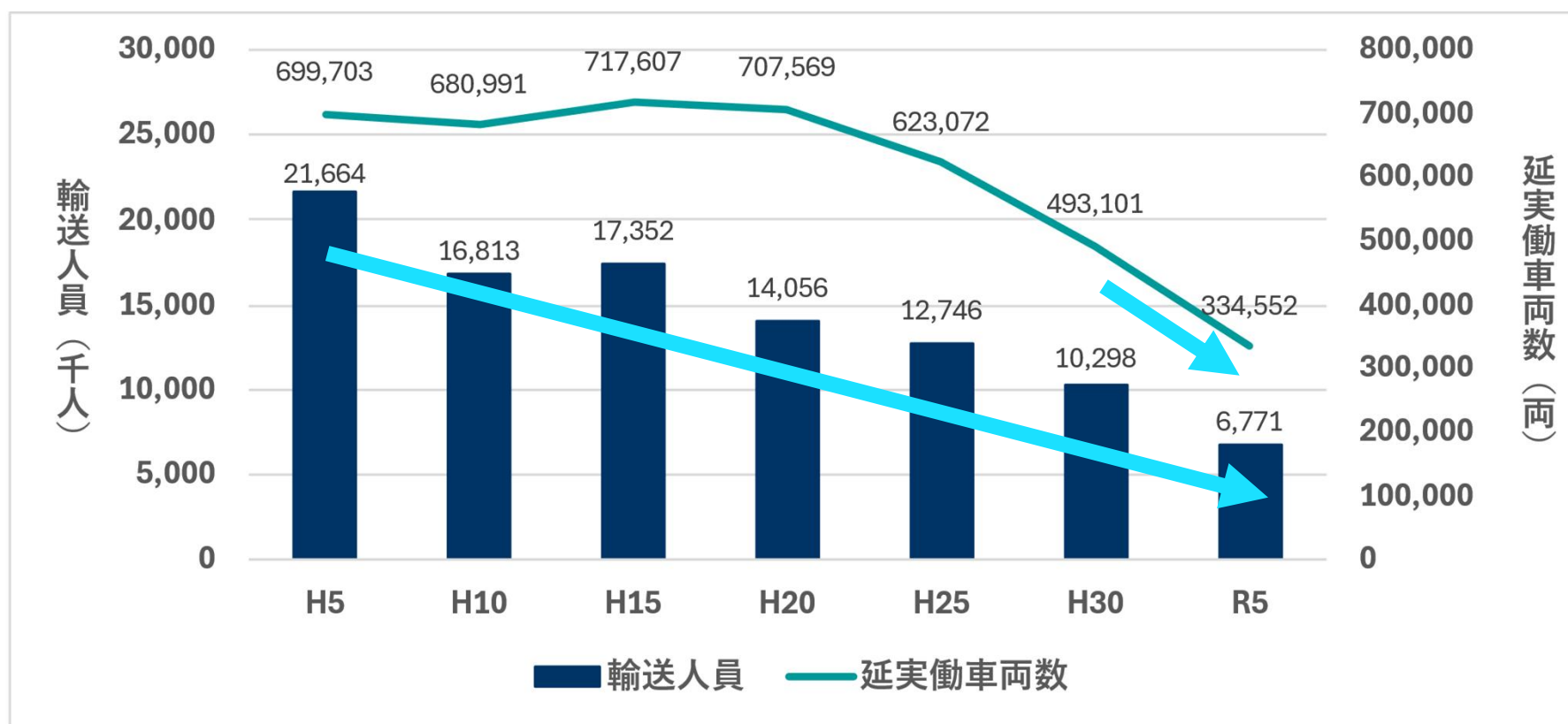
● 路線バスは、30年間で輸送人員が66.4%減少し、走行キロも45.5%減少。

I 地域交通の現状と課題

5 地域交通の利用状況

(3) タクシー

図10 タクシーの輸送人員・延実働稼働車両数



(宮崎運輸支局業務概況をもとに県総合交通課作成)

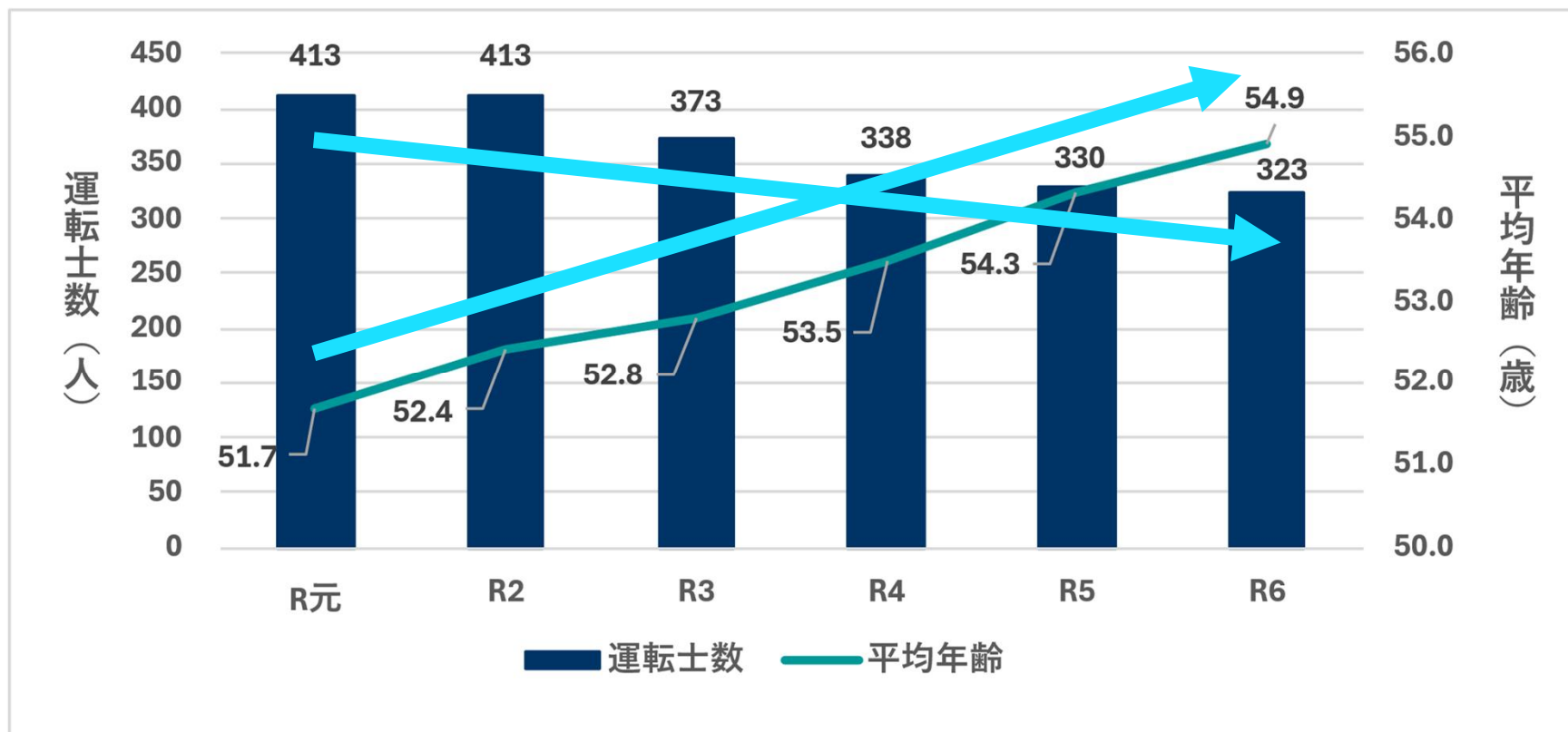
● タクシーは、30年間で輸送人員が68.7%減少し、延実働稼働車両数も52.2%減少。

I 地域交通の現状と課題

6 運転士数・平均年齢

(1) バス

図11 宮崎交通のバス運転士の人数・平均年齢



※ 各年度9月末時点

(宮崎交通からの聞き取りをもとに県総合交通課作成)

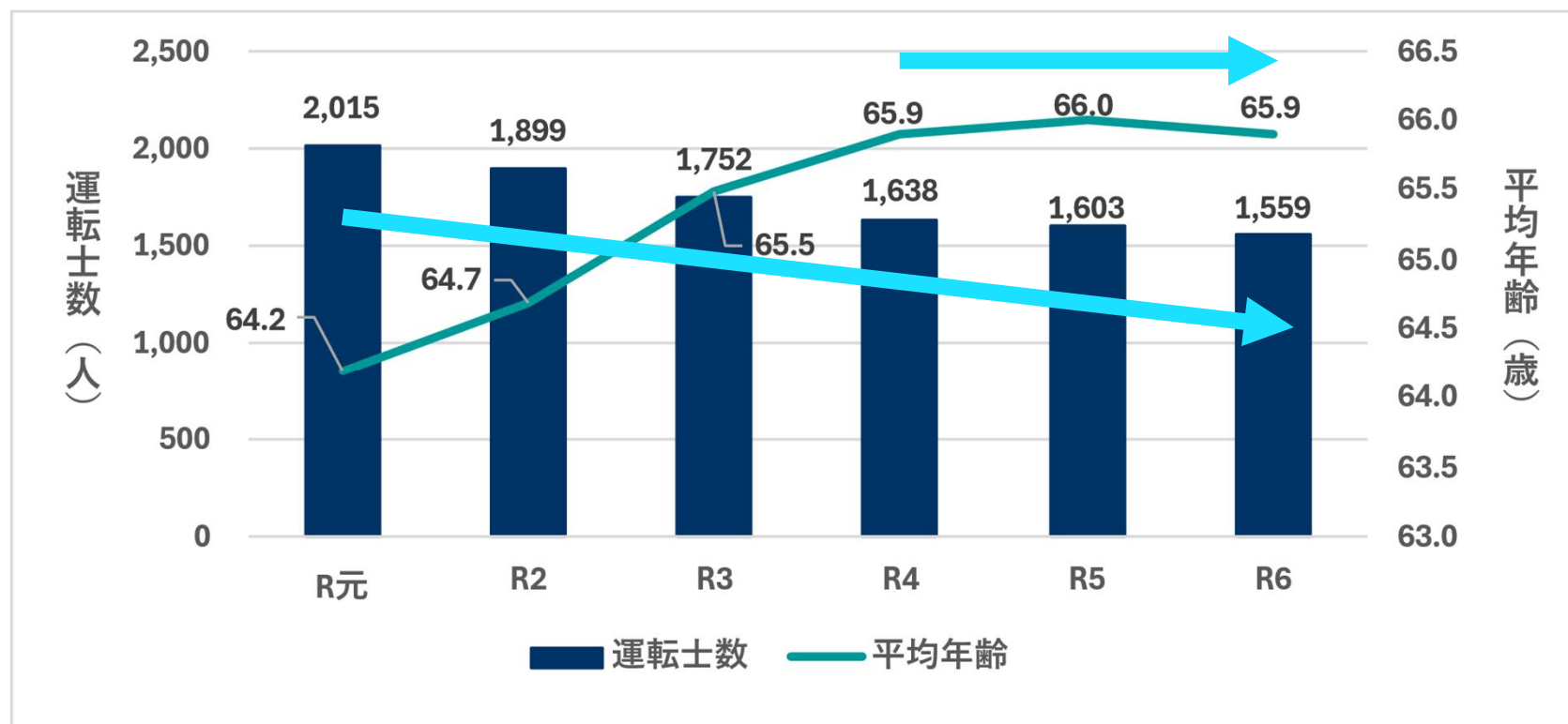
● 宮崎交通のバス運転士は減少傾向であり、その平均年齢は上昇傾向にある。

I 地域交通の現状と課題

6 運転士数・平均年齢

(2) タクシー

図12 県内のタクシー運転士の人数・平均年齢



※ 各年度3月末時点

(九州運輸要覧、県タクシー協会からの聞き取りをもとに県総合交通課作成)

● 県内のタクシー運転士は減少傾向であり、その平均年齢は高止まりしている。

I 地域交通の現状と課題

7 収支状況

表1 JR九州県内各線区（平均通過人員2,000人未満）の営業損益

（単位：百万円）

| 路線名 | 線区 | R元 | R2 | R3 | R4 | R5 | R6 |
|-------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 日豊本線 | 佐伯～延岡 | ▲ 746 | ▲ 787 | ▲ 659 | ▲ 476 | ▲ 534 | ▲ 558 |
| | 都城～国分 | ▲ 368 | ▲ 436 | ▲ 415 | ▲ 360 | ▲ 350 | ▲ 338 |
| 宮崎空港線 | 田吉～宮崎空港 | 10 | ▲ 47 | ▲ 29 | ▲ 15 | 23 | ▲ 4 |
| 肥薩線 | 人吉～吉松 | ▲ 270 | - | - | - | - | - |
| 吉都線 | 都城～吉松 | ▲ 319 | ▲ 340 | ▲ 341 | ▲ 373 | ▲ 428 | ▲ 400 |
| 日南線 | 田吉～油津 | ▲ 403 | ▲ 569 | - | ▲ 678 | ▲ 703 | ▲ 656 |
| | 油津～志布志 | ▲ 357 | ▲ 398 | - | - | ▲ 418 | - |

※「-」については、災害等による運休があったため非公表。

（出典：JR九州公表資料）

- JR九州が公表している平均通過人員2,000人未満の県内線区における収支はいずれも赤字。

表2 宮崎交通バス事業の営業損益

（単位：百万円）

| | R元 | R2 | R3 | R4 | R5 | R6 |
|------|-----|-------|-------|------|-----|------|
| バス事業 | 152 | ▲ 832 | ▲ 251 | 38 | 263 | 232 |
| 路線バス | 14 | ▲ 536 | ▲ 161 | ▲ 47 | 29 | ▲ 93 |
| 高速バス | 97 | ▲ 272 | ▲ 163 | ▲ 15 | 98 | 130 |
| 貸切バス | 32 | ▲ 24 | 62 | 110 | 126 | 186 |
| 広告等 | 14 | 6 | 14 | 0 | 9 | 9 |

（出典：宮崎交通業績報告）

- 宮崎交通の路線バス事業は赤字基調であり、高速バス事業や貸切バス事業の収益で穴埋めしている状況。
- 現在、地域間幹線バス系統に対し、県と市町村による特例的な追加支援を実施（R8まで）。



【要因】

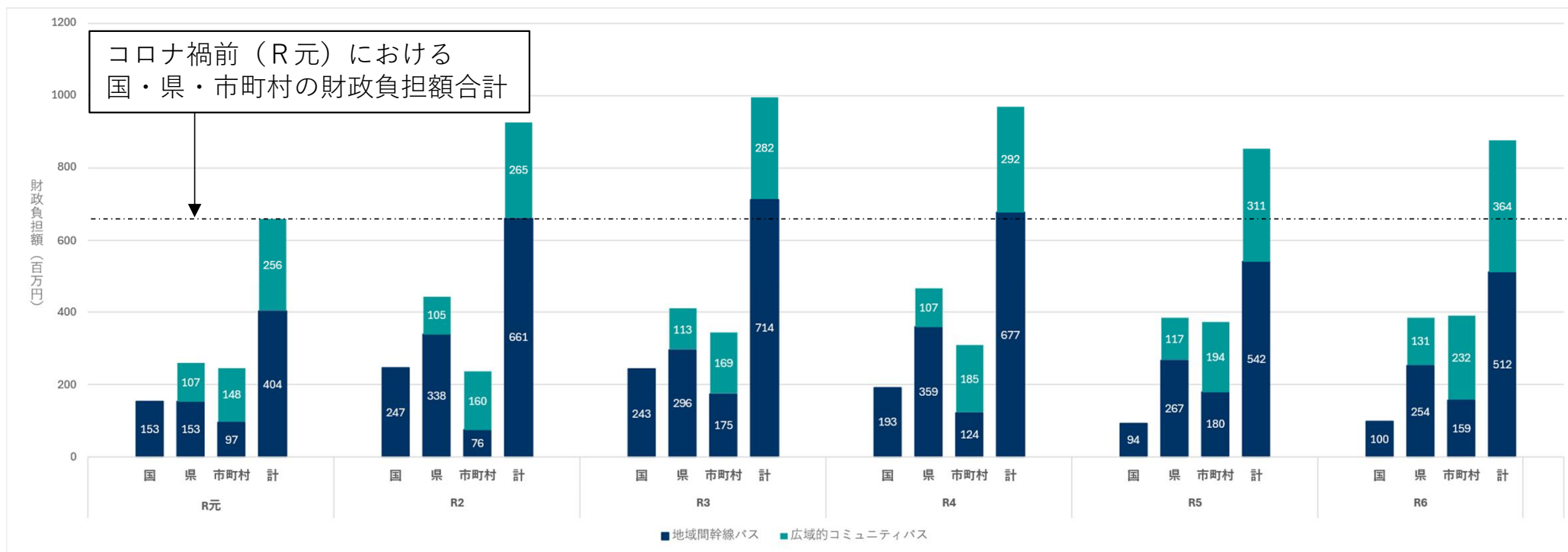
- 利用者減少による収入の減
- 人件費や燃料費、維持修繕費の上昇による費用の増

I 地域交通の現状と課題

8 財政負担

(1) 広域的な路線バス

図13 広域的な路線バスの運行欠損額に係る財政負担額



(県総合交通課作成)

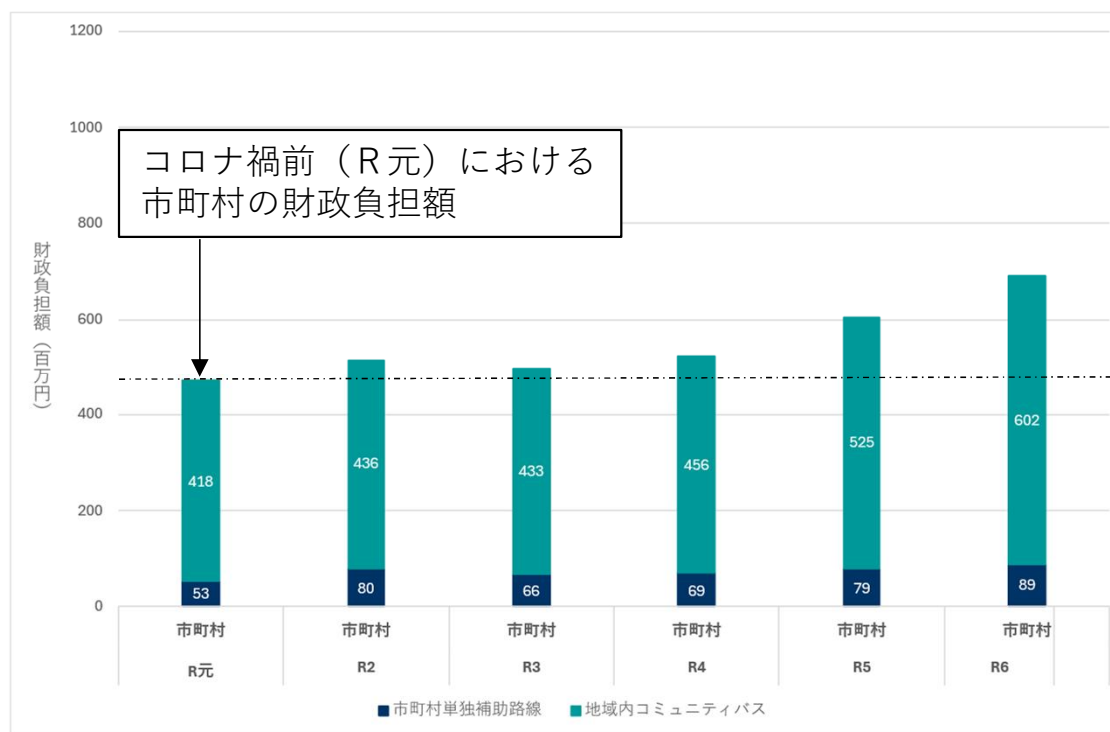
● 広域的な路線バスの運行に係る財政負担は、コロナ禍前より大きくなっている。

I 地域交通の現状と課題

8 財政負担

(2) 地域内の路線バス

図14 地域内の路線バスの運行欠損額に係る財政負担額



(県総合交通課作成)

- 地域内の路線バスの運行に係る財政負担は、コロナ禍前よりも大きくなっており、増加傾向にある。

I 地域交通の現状と課題

● 国は、令和7年度から令和9年度までを「交通空白」解消に向けた集中対策期間と位置付け、市町村等の取組を支援。

9 国の動き

図15 国土交通省における「交通空白」解消の取組



国土交通省における「交通空白」解消の取り組み

- 人口減少や高齢化による免許返納が進展。買物、医療、教育など様々な日常サービスを支える地域交通の役割はますます高まる一方、地域鉄道・路線バスの運転者の不足、減便や廃止により、地域交通は危機的な状況
- 日本版・公共ライドシェア等の新しい移動手段のほか、鉄道・バス・タクシー・デマンド交通等あらゆる移動手段を総動員しながら、「交通空白」を解消していく必要

国土交通省「交通空白」解消本部（本部長：国土交通大臣）

① 「地域の足対策」と「観光の足対策」

② 「日本版ライドシェア」や「公共ライドシェア」のバージョンアップと全国普及

| | | | |
|----------|--------|----------|--------|
| R6. 7.17 | 第1回本部 | R7. 2.25 | 第3回幹事会 |
| R6. 8. 7 | 第1回幹事会 | R7. 4.24 | 第4回幹事会 |
| R6. 9. 4 | 第2回本部 | R7. 5.30 | 第4回本部 |
| R6.10.30 | 第2回幹事会 | R7. 9.10 | 第5回幹事会 |
| R6.12.11 | 第3回本部 | R7.12.19 | 第5回本部 |

| | |
|----------|--------------|
| ローカル鉄道 | バス |
| 乗用タクシー | 日本版RS |
| 公共RS | 乗合タクシー |
| AIオンデマンド | 許可・登録を要しない輸送 |

高市内閣総理大臣 施政方針演説（R8.2.20抜粋）



（八）地域未来戦略

地域交通や物流を維持するため、中継輸送やDXの推進、多様な主体による協業を促す枠組みの創設を通じ、交通空白やドライバーなどの担い手不足の課題解消に取り組みます。

「交通空白」解消に向けた取組方針2025（概要）※骨太の方針2025にも本施策を位置づけ

目今の「交通空白」への対応

| | | |
|---|---|---|
| <p>地域の足</p> <p>実施中 548地区</p> <p>整備中 854地区</p> <p>検討中 655地区</p> <p>約2,000 地区</p> | <p>観光の足</p> <p>早急に要対策 252地点</p> <p>要対策 210地点</p> <p>約460 地点</p> | <p>集中対策期間（R7～9）後</p> <p>リストアップされたすべての地区・地点で</p> <p style="background-color: #0070C0; color: white; padding: 2px;">「交通空白」解消に目途</p> |
|---|---|---|

※ 未然防止が必要な地区（要モニタリング地域の足1,632地区・観光の足146地点）にも先手先手で対応

「交通空白」解消に向けた持続可能な体制づくり

集中対策期間後も見据え、自治体等における体制構築を推進

| | | |
|---|---|--|
| <p style="background-color: #0070C0; color: white; padding: 2px;">体制構築基本目標</p> <p>3か年で300市町村</p> <p style="font-size: 8px;">都道府県ごとにモデル地域を創出</p> | <p style="background-color: #0070C0; color: white; padding: 2px;">共同化目標</p> <p>3か年で100件</p> | <p style="background-color: #0070C0; color: white; padding: 2px;">都道府県目標</p> <p>3か年で47都道府県</p> |
|---|---|--|

国による総合的な後押し

地方運輸局等による
首長訪問・事業者との橋渡し・伴走支援

地方運輸局等により、首長等への直接訪問や自治体担当者との事務打合せ、交通事業者等との橋渡し・調整、都道府県と連携した説明会の開催等を実施




制度・事例等に係る情報・知見の提供

自治体業務の補完・省力化を推進し、「交通空白」解消に向けた持続可能な体制づくりを支援するため、ガイダンスやポータルサイト、カタログ等の支援ツールを提供




実証・実装等に向けた十分な財政支援

予算面や体制構築（広域調整、担い手づくり等）を必要とする取組に対して、各種支援メニューにより、「交通空白」解消に向けた取組の実装や持続可能な体制づくりを後押し




「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム（R8.2.13：1,409会員）

第1回プラットフォーム発足（R6.11.25）

発足時の総会に計500名超が参加

第2回プラットフォーム（R7.3.19）

平井局長取組知事ほか各界からの講演

さらなる官民の取組
実装に向けて

パイロットプロジェクトの展開（5分野30プロジェクト）

新たな制度的枠組みの構築

共同化・協業化、自治体の体制強化、観光の足とのハイブリッド化等

バス協調・共創プラットフォームひろしま



・広島市とバス事業者8社で、協調・共創プラットフォーム（一般社団法人化）を立ち上げ、共同運営システムを構築
データを活用した企画立案・システムや車両の共有等を実施

能登地域における広域連携のイメージ



・奥能登2市2町で広域で共通のAIオンデマンド交通の導入
広域運営体制を構築することにより、圧倒的な担い手不足に対応

（出典：国土交通省九州運輸局講演資料 2026.4 より引用）

18

I 地域交通の現状と課題

- 国は、「交通空白」解消に向けた移動手段の確保のほか、共同化・協業化の促進、地域交通DXの推進、地方公共団体の体制整備を支援。

9 国の動き

図16 「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト

「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト（令和8年度）



令和7年度補正予算を活用し、「交通空白」解消に向けた地域の移動手段の確保等に対する支援のほか、共同化・協業化、デジタル技術を活用した高度サービスの実装（地域交通DX）、地方公共団体の体制整備等を幅広く支援し、持続的な地域公共交通の確立を推進。

【地方公共団体の負担分について、新たに特別交付税措置を創設（1.または2.のみ）】

※「交通空白」解消・官民連携プラットフォームの参加が要件※

1. 「交通空白」解消タイプ

POINT

商業・福祉・教育等の他分野の関係者が実質的に運行に関わる場合、**定額の引き上げ**（上限750万円）

- 全国に約2,500存在する「交通空白」解消に目処をつけるため、公共ライドシェア・デマンド交通・乗合タクシー等の導入や、医療・福祉・教育等の他分野の関係者が連携して移動手段を支える仕組みの構築を調査から運行までトータルで支援
- 補助率：500万円まで定額、500万円を超える部分は2/3（上限1億円）
※東京23区および三大都市圏の政令指定都市（川崎・横浜・相模原・さいたま・千葉・名古屋・京都・大阪・堺・神戸）は1/3（定額無し）

2. 共同化・協業化促進タイプ

POINT

複数の自治体・交通事業者で共同でのサービス提供を行う事業について、**重点的に**支援

- 複数の地方公共団体や交通事業者、施設等への運送サービス提供者による地域旅客運送サービスの共同化・協業化等も通じた連携の取組により、共同で路線バス・乗合タクシー・公共ライドシェア等の運送を実施する事業を調査から運行までトータルで支援

- 補助率：1,000万円まで定額、1,000万円を超える部分は2/3（上限1億2,000万円）

3. 地域交通DX推進タイプ

POINT

国の定める標準仕様に基づき、デジタル技術活用による事業者・他分野連携を支援

- 事業者・事業種の連携・協働により複数のモビリティデータの統合及び活用や国の定める標準仕様に基づくシステム統合、標準業務モデルの導入など、デジタル技術を活用した高度サービスの実装を支援
- 補助率：地方公共団体の規模に応じて1/2～2/3（上限1億円）
※人口10万人未満の自治体は500万円まで定額

4. モビリティ人材・組織育成タイプ

POINT

持続可能な地域交通を実現するための**組織の立ち上げ**も支援

- 地方公共団体が行う「交通空白」を生み出さない持続可能な地域交通を実現するための体制整備に必要な、企画・立案や交通事業者・地元住民等の関係者との調整等を行う人材や組織の育成等を支援
- 補助率：定額（上限3,000万円）

I 地域交通の現状と課題

● 国は、地域交通法の改正案を閣議決定し、学校や病院、福祉施設等の利用者送迎サービス等を含めた輸送資源のフル活用、共同化・協業化を推進する予定。

9 国の動き

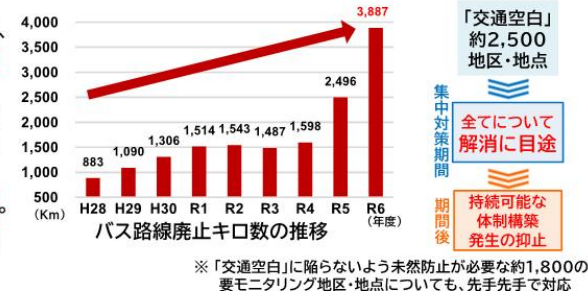
図17 地域交通法改正案

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(R8.3.10閣議決定)

国土交通省

背景・必要性

- 地域公共交通は、地方の「暮らし」と「安全」を守る基盤であるが、急速な人口減少・少子高齢化により、**運転者等の担い手が不足し、減便・廃止が相次ぐなど供給が減少**する一方で、**免許返納、学校や病院等の統廃合等により社会的需要が拡大**。
- 日常生活における移動の不便にとどまらず、**外出・通院機会の減少による健康面への悪影響**や、**現役世代による子どもや高齢者の送迎負担の増大**等により、**地域の活力の低下、さらなる人口減少**という負の連鎖を招く可能性。
- 地域公共交通の**司令塔役である地方公共団体**も、特に中小規模の市町村では、**人材・ノウハウが不足**。
- このため、**輸送資源のフル活用、共同化・協業化**等により、**集中対策期間(令和7～9年度)**での「**交通空白**」の**解消・将来的な発生抑制**、ひいては**持続可能な地域公共交通の実現**を図る必要。



法案の概要

1. 地域旅客運送サービスの持続可能性確保

- 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、**運転者や車両等に関して運送主体とは別の交通事業者や施設送迎提供者から協力が得られるよう地方公共団体があっせん**等することで、**複数の者が協力して最適な形態で運送を提供する事業を創設**。【自動車地域旅客運送サービス再構築事業】
- 市町村が**協力・連携**を図るべき**地域の関係者**として、**学校、病院、福祉施設、商業施設等の利用者の送迎サービスを行う者を追加**し、上記の事業実施への**協力に係る努力義務を規定**。【施設利用者用運送サービス提供者】
- 船舶検査に伴う**運航の休止・減便**により**日常生活等へ影響が生じることを回避**するため、**他の事業者から、代替運航や船舶の貸渡しの協力を得て運航の確保を図る事業**を創設。【海上運送利便確保事業】



2. 連携促進団体の活動推進

- **交通事業者以外の様々な企業・団体も、地域交通の課題解決に全国各地で取り組んでおり、多様な知見を蓄積しながら、市町村や交通事業者、地域交通を利用する住民等との調整役として重要な役割を果たしつつある**。
- このため、**地域の関係者相互間の連絡調整及び連携の促進を行う企業・団体**について、**法定協議会への参加促進、地域公共交通計画の提案権を措置**し、**より一層の活動を推進、人材・ノウハウの活用**を図る。【連携促進団体】



3. モビリティデータの利活用

- **鉄道事業再構築事業**や創設する**自動車地域旅客運送サービス再構築事業**、**地域公共交通利便増進事業**等の**地方公共団体が主導して事業実施計画を作成することが必要な事業**については、**地方公共団体が行う事業実施計画作成時の情報提供等の協力要請に対し、正当な理由がある場合を除き、交通事業者等は要請に応じなければならない**こととし、**事業実施を促進**。

4. その他

- **自動車地域旅客運送サービス再構築事業**に係る(独)鉄道・運輸機構による**出融資**を措置。<予算>
- **鉄道事業再構築事業**に関し、**民間の鉄道事業者が実施する鉄道施設の改良等**に対して**地方公共団体が支援する場合でも地方債を起債することができる特例を追加**するなど、**所要の改正を実施**。

【施行期日】

公布の日から起算して6月を超えない範囲内において政令で定める日

35

I 地域交通の現状と課題

9 国の動き

- 「地域輸送資源のフル活用」では、路線バスやスクールバス、病院送迎車など、それぞれが個別に輸送サービスを提供していたものを、需給を統合調整し、又は集約することにより、効率的なサービスの提供を目指す。

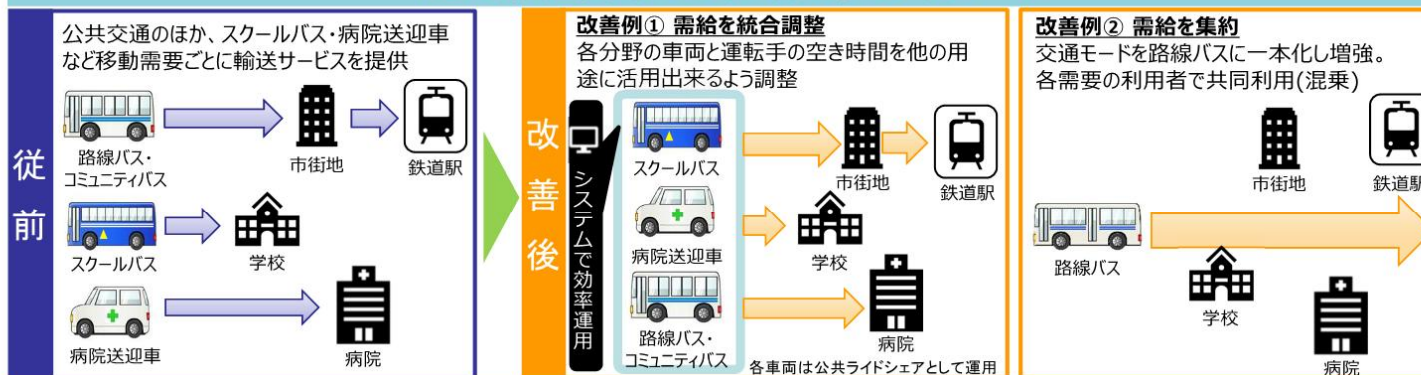
図18 地域輸送資源のフル活用

交通と医療・福祉・教育等他分野連携による地域輸送資源のフル活用



- 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**送迎サービスの提供を円る事業**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

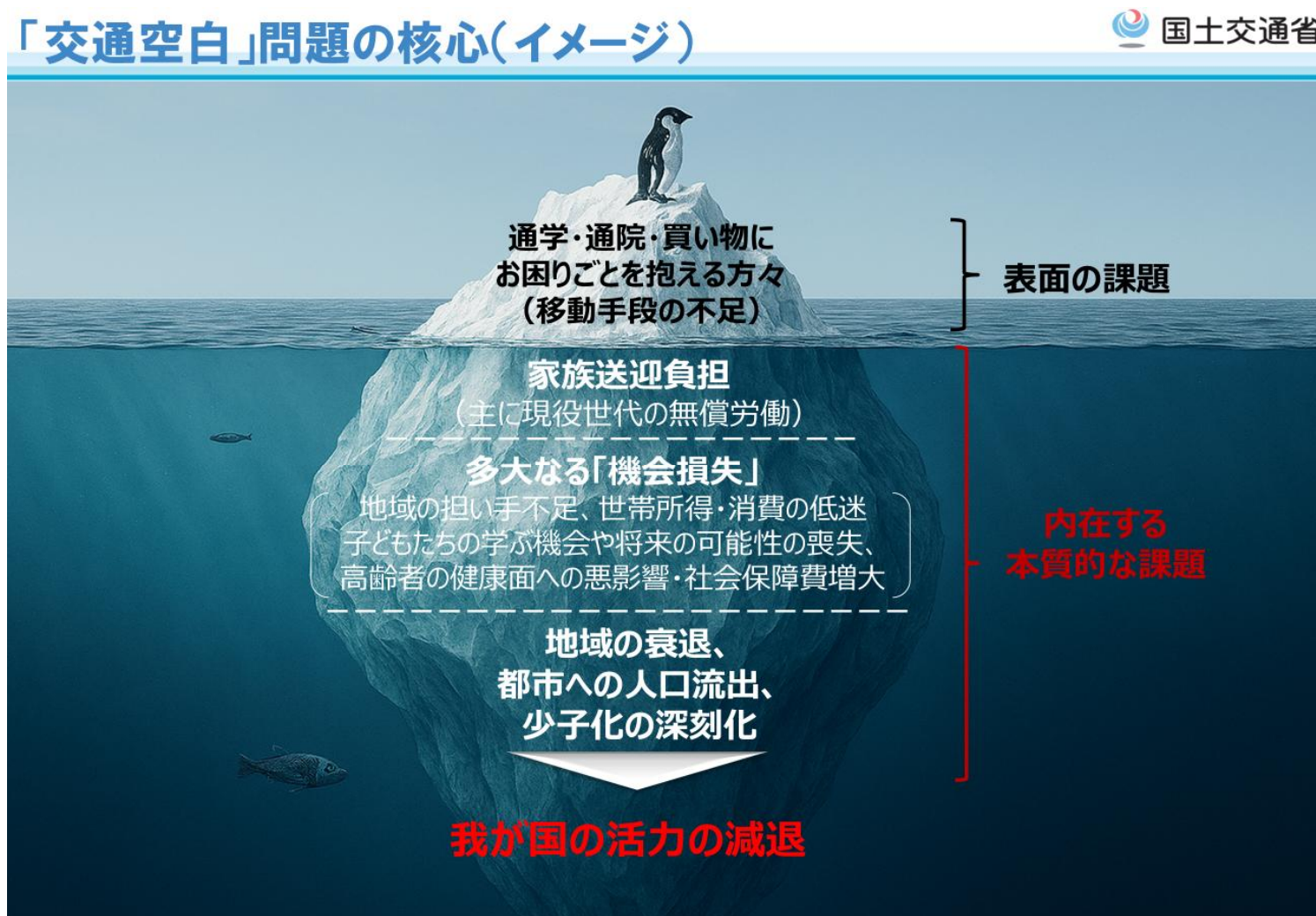
自治体の庁内連携も含めた地域における**他分野連携**を促進し、**好事例となる事業の創出**により地域の困りごとの解決に向けて伴走支援。

I 地域交通の現状と課題

9 国の動き

- 通学・通院・買い物などの移動手段の不足は、「交通空白」問題の表層に過ぎない。
- その下に隠れている「家族の送迎負担」は大きな「機会損失」であり、高齢者の健康面への悪影響、さらには社会保障費の増大も招く。
- そして、最終的には、地域の衰退、都市への人口流出等につながる。

図19 「交通空白」問題の核心（イメージ）



I 地域交通の現状と課題

10 課題のまとめ

- ① 人口減少等に伴う利用者数の減少への対応
- ② 移動実態・ニーズを的確に捉えた地域交通サービスの提供
- ③ 運転士不足対策等の経営改善の推進

Ⅱ 宮崎県地域公共交通計画(令和6年2月策定)

II 宮崎県地域公共交通計画(令和6年2月策定)

【参考】 宮崎県地域公共交通協議会の概要

(1) 設置目的

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等に基づき、「宮崎県地域公共交通計画の策定・実施に関すること」、「地域における住民の生活に必要な輸送手段の確保・維持・改善その他公共交通の利便の増進及び課題解決」について協議し、実情に即した輸送サービスの実現と利便性の向上を図ることを目的に設置。

(2) 設置時期

令和4年9月

(3) 主な協議事項

- 計画の策定、変更、実施状況の評価
- 生活交通確保維持改善計画の策定・変更の協議
- 地域間幹線バスの路線の改廃等（部会にて協議）
- その他、公共交通の目的達成に必要な事項

(4) 運営体制

- **会長**：宮崎県総合政策部長
- **副会長**：学識経験者
- **その他の委員**：国、市町村、交通事業者、利用者の代表 等

【宮崎県地域公共交通協議会の委員】

| 区分 | 所属等 | 役職 |
|------------|-----------------------|-------|
| 国・市町村 | 国土交通省九州運輸局交通政策部 | 部長 |
| | 国土交通省九州運輸局宮崎運輸支局 | 支局長 |
| | 宮崎県市長会 | 会長 |
| | 宮崎県町村会 | 会長 |
| | 宮崎地域分科会 | 会長 |
| | 都城地域分科会 | 会長 |
| | 延岡・西臼杵地域分科会 | 会長 |
| | 日南地域分科会 | 会長 |
| | 小林地域分科会 | 会長 |
| | 日向・東臼杵地域分科会 | 会長 |
| | 西都地域分科会 | 会長 |
| 関係公共交通事業者等 | 九州旅客鉄道株式会社宮崎支社 | 支社長 |
| | 宮崎交通株式会社 | 代表取締役 |
| | 一般社団法人 宮崎県バス協会 | 会長 |
| | 一般社団法人 宮崎県タクシー協会 | 会長 |
| 関係道路管理者 | 宮崎河川国道事務所 | 所長 |
| | 延岡河川国道事務所 | 所長 |
| 関係公安委員会 | 宮崎県警察本部交通部 | 参事官 |
| 地域公共交通の利用者 | 宮崎県高等学校PTA連合会 | 会長 |
| | 宮崎県私立中学高等学校協会 | 理事 |
| | 宮崎県社会福祉協議会 | 副会長 |
| 学識経験者 | 国立大学法人宮崎大学 名誉教授 出口 近士 | — |
| 宮崎県 | 宮崎県総合政策部 | 部長 |
| | 宮崎県県土整備部 | 部長 |

II 宮崎県地域公共交通計画(令和6年2月策定)

2 これまでの取組状況

- 「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】

●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） |



●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

●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

II 宮崎県地域公共交通計画(令和6年2月策定)

2 これまでの取組状況

- 「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】

●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「宮交のるーと」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)

●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

【地域間幹線バスの評価指標】

| 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) |

II 宮崎県地域公共交通計画(令和6年2月策定)

2 これまでの取組状況

- 「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】

●広域的なバスの運行等に対する支援

① 地域間幹線バス

- 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
- 路線の見直しを行う令和8年度までの間、県と市町村で追加支援を実施し、事業者負担を大きく抑制

●R6バス事業年度（R5.10～R6.9）における運行費の補助等 (単位：千円)

| 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 |
|-----------|---------|---------|---------------|--------|---------|---------|---------|-----|-------|
| | | | 補助額 | | | | 補助額計 | 207 | |
| | | | 協調補助 | | 追加補助 | | | | |
| | | | 国 | 県 | 県 | 市町村 | | | |
| 1,375,543 | 867,988 | 507,555 | 98,150 | 98,150 | 154,191 | 156,857 | 507,348 | | 207 |

※鹿児島交通の運行する路線を除く

② 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

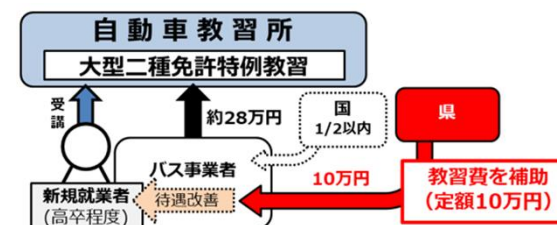
●R6バス事業年度（R5.10～R6.9）における補助等 (単位：千円)

| 経常費用 | 経常収益 | 欠損額 | 欠損に対する補填・負担内訳 | | |
|---------|--------|---------|---------------|---------|--------|
| | | | 県補助 | 市町村負担 | 事業者負担 |
| 369,486 | 69,504 | 299,982 | 131,452 | 152,819 | 15,711 |

●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】



II 宮崎県地域公共交通計画(令和6年2月策定)

3 数値指標の状況

| 方針①需要の掘り起こし【目標：利用者数の増加】 | | | | | | |
|---------------------------|---------------------|-----------|---------|---------|------|----------------------------------|
| 数値指標 | | R4年度(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 | 集計中 | 320.0万人 |
| 方針②運行の最適化・効率化【目標：収支の改善】 | | | | | | |
| 数値指標 | | R4年度(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% | 集計中 | 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 | 集計中 | コロナ禍前の水準 (R元：2.6億円) を上回らない |
| 方針③運行基盤の整備・充実【目標：運転士数の増加】 | | | | | | |
| 数値指標 | | R4年度 | 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 | 集計中 | 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6年度は利用者数が21.3万人増加。
- ・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6年度は収支率が4.4%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6年度の県の財政負担は同程度となった。
- ・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。

Ⅲ 次世代交通技術の導入

Ⅲ 次世代交通技術の導入

1 AIオンデマンド交通

(1) AIオンデマンド交通とは

- AIを活用し、利用者の予約状況に応じてリアルタイムに最適なルートを選択し、運行するバスや乗合タクシー

(2) メリット ※路線バスとの比較

- 利用者のニーズに合わせた運行が可能（ドア・ツー・ドアに近い形で柔軟なダイヤにより運行）
- 小型車両での運用により、運行コストの低減や運転士不足対策（小型車両は大型免許が不要）が可能

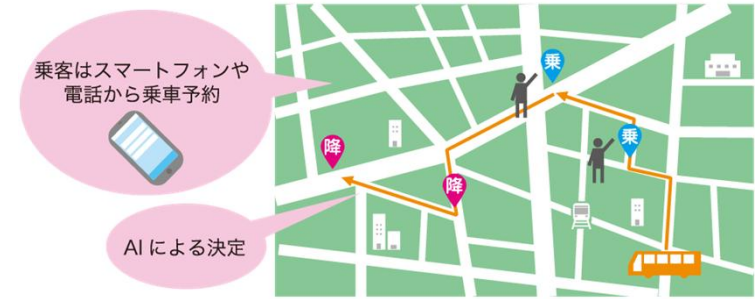
(3) 県内での導入事例

表3 AIオンデマンド交通の県内導入事例

| 名称 | 運行主体 | エリア | 運行日・時間 | 運賃 (大人/1乗車) |
|---------------|---------|---------|-----------------------|----------------|
| 宮交のるーと | 宮崎交通(株) | 宮崎市内3地区 | 毎日 9:00～17:00 | 300円・500円 |
| チョイソコのべおか | 延岡市 | 旧北浦町 | 平日 8:00～16:00 | 300円 |
| のるーと日向 | 日向市 | 市街地 | 平日・土曜 7:00～19:00 | 300円 |
| 高鍋町 デマンド交通 | 高鍋町 | 町内全域 | 平日 9:10～17:00 | 200円 |
| あおばと号 | 木城町 | 町内全域 | 月・水・金曜 8:00～18:00等 | 200円 |
| トントロンバス | 川南町 | 町内全域 | 平日・土曜 8:40～18:00 | 200円 |

※ 令和8年4月1日現在

図20 AIオンデマンド交通のイメージ



(出典：国土交通省ホームページ)

図21 AIオンデマンド交通の県内導入事例



(県総合交通課作成)

Ⅲ 次世代交通技術の導入

2 キャッシュレス決済

(1) 種別

表4 キャッシュレス決済の種別

| 種別 | 主な種類 | 特徴 |
|-----------|--|--|
| 交通系ICカード | Suica、PASMO、ICOCA、Kitaca、PiTaPa、manaca、TOICA、SUGOCA、nimoca、はやかけん | <ul style="list-style-type: none"> • 全国相互利用サービスに対応しているため、1枚のカードで多くの鉄道やバスが利用可能 • 「モバイルSuica」や「モバイルPASMO」など、スマートフォン上のデジタルカードも同様に利用できる • 情報処理速度が速い |
| タッチ決済 | 国際ブランド※1のクレジットカード等 | <ul style="list-style-type: none"> • 運賃が直接カードの支払い口座（またはプリペイド残高）から引き落とされるため、事前のチャージが不要 • 専用のICカードを購入・チャージする必要がないため、外国人観光客に便利 • 初期投資費用が比較的安価 |
| QRコード※2決済 | 各種スマートフォンアプリ（JR九州アプリ、my route 等） | <ul style="list-style-type: none"> • アプリ内で購入したデジタルチケットのQRコードを機器に読み取らせるか、画面を係員や乗務員に提示して利用 • 「乗り放題パス」等の企画乗車券をアプリ内で購入し、利用することができる（窓口に並ぶ必要がない） • 初期投資費用が比較的安価 |

※1：Visa, Mastercard, JCB, American Express, Diners Club 等

※2：QRコードは(株)デンソーウェーブの登録商標



Ⅲ 次世代交通技術の導入

2 キャッシュレス決済

(2) 県内の導入状況

① 鉄道（JR）

- 交通系ICカード
 - ・ 宮崎市・新富町の計19駅で利用可能
- QRコード決済
 - ・ JR九州が提供する決済サービス「QRチケレス」が特急停車駅等で利用可能（公式予約サイトと連携）
 - ・ MaaSアプリ「my route」で提供するデジタルチケットが利用可能

② バス

- 交通系ICカード
 - ・ 宮崎交通の全路線で利用可能
- タッチ決済
 - ・ 宮崎交通 宮崎～日南（^{おび}飫肥）線、宮崎～都城線、宮崎～小林線、宮崎駅～宮崎空港線
 - ・ 三和交通 高鍋～都農線、西都～高鍋線、西都～国富（^{ぐんざかい}郡境）線 で利用可能
- その他
 - ・ 宮崎交通がMaaSアプリ（my route 等）を通じ、各種デジタルチケットを提供
 - ※スマートフォンの画面を運転士に提示して利用

図22 JR九州 交通系ICカード SUGOCA利用可能エリア



図23 JR九州「QRチケレス」利用可能区間



図24 タッチ決済利用可能バス路線



Ⅲ 次世代交通技術の導入

3 M a a S

(1) M a a S (Mobility as a Service) とは

- 地域住民や旅行者一人ひとりのトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて、検索・予約・決済等を一括で行うサービス

(2) 期待される効果

① 利便性の向上 (利用者目線)

- 異なる移動手段を乗り継ぐ際、検索から予約・決済までを一括で行える。
- 目的地までの最も効率的な移動手段を容易に選択できる。

② 経営効率化と収益向上 (事業者目線)

- 移動データを収集・分析することで、効率的な運行計画を立案できる。
- 観光客や普段公共交通を利用しない層に対しても、情報を分かりやすく提供でき、利用促進や新たな需要の掘り起こしにつながる。

③ 社会課題の解決 (地域・行政目線)

- 維持が難しくなりつつある路線バスなどを、他の移動手段と組み合わせることにより、持続可能な公共交通網へと再編できる。
- 観光地への二次交通の利便性を高めることで、回遊性が向上し、地域での消費が拡大する。

図25 M a a Sのイメージ



(出典：国土交通省『地域交通におけるデジタル技術活用に関する調査研究レポート』(令和7年4月))

Ⅲ 次世代交通技術の導入

3 M a a S

(3) 県内での取組状況

- 令和2年度、交通事業者や県、市町村、観光協会等により宮崎M a a S 実行委員会を組織し、以後、デジタルチケットの造成等を推進
- 令和6年度からは「九州M a a S」に参画し、県境を越えた取組や他分野との連携等も推進

図26 九州M a a Sサービス開始時のポスター

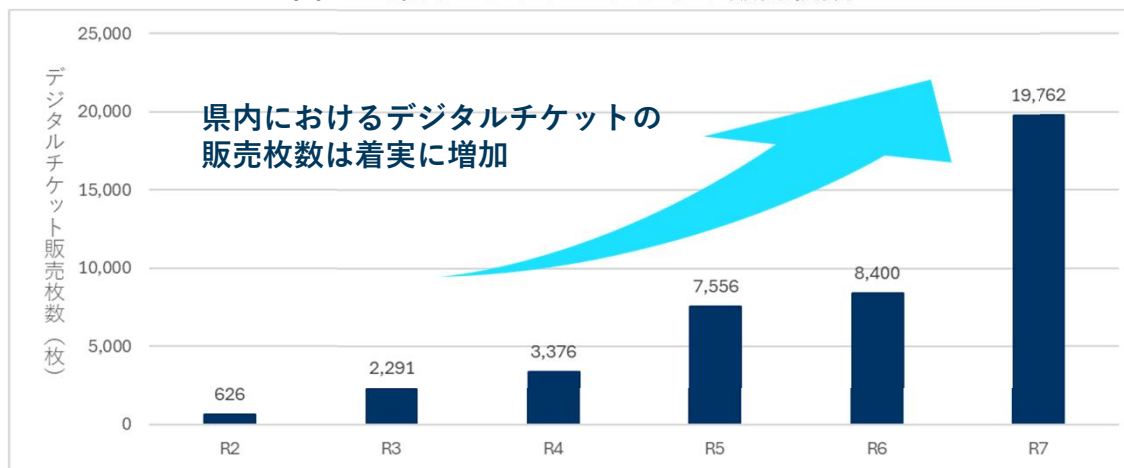


表5 一般社団法人九州M a a S協議会

| | | | |
|--------|-----|------------------------------------|--------------------------------|
| 会員数 | | 111会員 (正会員：97、賛助会員：12、情報連携会員：2) | |
| 本県の関わり | 運営 | 理事会 | 副会長：宮崎県総合政策部長 |
| | 負担金 | 運営委員会 | 副委員長：宮崎県総合交通課長 委員：宮崎県観光推進課長 |
| | | R8当初：10,653千円 | |

※ 令和8年4月1日現在

図27 県内のデジタルチケット販売枚数



(県総合交通課作成)

図28 みやざきマルっと1Dayフリーパス



Ⅲ 次世代交通技術の導入

4 公共ライドシェア／日本版ライドシェア

(1) 概要

表6 公共ライドシェア／日本版ライドシェア

| 区分 | 法的根拠 | 運行主体 | 概要 |
|-----------|----------|------------|---|
| 公共ライドシェア | 法第78条第2項 | 市町村、NPO法人等 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 民間のバス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村やNPO法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービス ・ 導入には地域公共交通会議における合意が必要 ・ 運転者は二種運転免許保有又は「一種運転免許保有＋大臣認定講習の受講」が必要 |
| 日本版ライドシェア | 法第78条第3項 | タクシー事業者 | <ul style="list-style-type: none"> ・ タクシー事業者の管理の下で、自家用車・一般ドライバーを活用した運送サービス ・ タクシー配車アプリデータ等によりタクシーが不足する地域・時期・時間帯を特定して不足分を供給 ・ タクシー事業者の申し出に基づき実施 |

※ 法：道路運送法

(2) 県内での導入状況

表7 県内での公共ライドシェア／日本版ライドシェアの導入状況

| 区分 | 導入市町村等 |
|-----------|---|
| 公共ライドシェア | 都城市、延岡市、日南市、小林市、日向市、串間市、三股町、新富町、西米良村、木城町、椎葉村、高千穂町、日之影町、五ヶ瀬町（計14市町村） |
| 日本版ライドシェア | 宮崎交通圏（宮崎市、国富町、綾町） |

※ 令和8年3月末現在

※ 公共ライドシェアは運転業務をタクシー事業者等に委託しているものを含む

※ 日本版ライドシェアは運行実績がある区域に限る

Ⅲ 次世代交通技術の導入

5 自動運転

(1) 自動運転のレベル

- 自動運転は技術レベルにより5段階に分けられる。
- 国は、一定の条件下での自動運転であるレベル4の社会実装に向けた取組を進めている。

図29 自動運転のレベル分け



※ 一定の条件とは、「時速50キロ以下」、「晴天」、「高速道路上」など

(出典：国土交通省『第1回自動運転社会実現本部会議資料』2026.1 ※県総合交通課が一部加工)

(2) 期待される効果

- 運転者の違反による交通事故の削減
- 地域公共交通の維持・改善（運転士不足への対応、効率的な運行） 等

Ⅲ 次世代交通技術の導入

5 自動運転

(3) 世界の状況

図30 世界的な自動運転の研究開発競争の状況



2. 世界的な自動運転の研究開発競争

- 米国では、Google(現Waymo) 等が巨額の資金調達を背景に、各都市で自動運転のタクシーサービスを展開
- 中国でも、IT事業者が中心になり、国内各都市で自動運転サービスを展開中
- 日本は、自動車メーカーとIT事業者が連携しながら、2027年頃をめどに、自動運転車両の提供を開始予定
- 欧州も、自動運転シャトルの開発が進められている

| 日本 | 米国 | 中国 | 欧州 |
|---|---|---|--|
| <p>トヨタ TOYOTA</p> <p>複数のパートナーと連携し、自動運転技術を開発中</p> | <p>ウェイモ WAYMO</p> <p>米国5都市で無人自動運転タクシーサービス展開</p> <p>東京7区で日本交通と連携し無人自動運転タクシーサービス展開予定</p> | <p>ポニーai PONY.ai</p> <p>中国4都市で無人自動運転タクシーサービス展開</p> | <p>ナビア NAVYA</p> <p>世界26カ国以上に自動運転シャトルを提供</p> |
| <p>日産 NISSAN</p> <p>横浜で自動運転モビリティサービスの実証中</p> <p>2027年度に英ウェイブと連携し自動運転車を販売予定</p> | <p>クルーズ CRUISE</p> <p>2024年に撤退</p> | <p>ウィーライド WILLY</p> <p>世界11カ国30都市で無人自動運転サービス展開</p> | <p>ウェイブ WAYVE</p> <p>2026年にロンドンで無人自動運転タクシーサービスの実証を開始予定</p> <p>2027年度に日産と連携し自動運転車を販売予定</p> |
| <p>ティアフォー Tier IV</p> <p>国内自動車メーカーと連携し、全国54ヶ所で自動運転バスを提供</p> | <p>テスラ TESLA</p> <p>米国テキサス州で自動運転タクシー展開</p> <p>米国で自家用の自動運転車販売中</p> | <p>バイドゥ Baidu</p> <p>中国11都市で無人自動運転タクシーサービス展開</p> | |

出典：各種公表資料等をもとに国土交通省が作成

Ⅲ 次世代交通技術の導入

5 自動運転

(4) 国内の状況

- 一部地域においてはレベル4自動運転の実証実験が行われている。

図31 国内におけるレベル4自動運転の事例



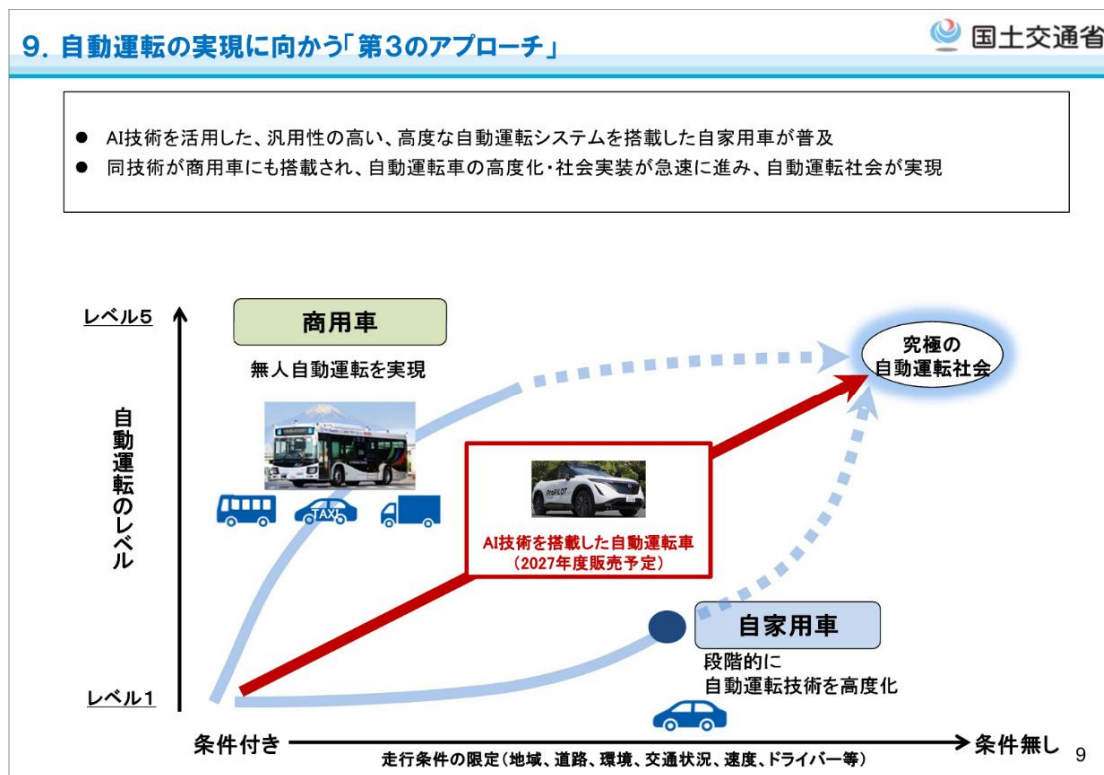
Ⅲ 次世代交通技術の導入

5 自動運転

(6) 課題

- 実走行による膨大なデータ取得、安全性検証等を可能にする巨額の資金調達。
- 起こりうる様々な状況への対応（例：隘路でのすれ違い、豪雨・積雪等のレアケース）や効率的な遠隔監視体制等を可能にする技術の確立。 等
- 他方、従来は自動運転プログラムを人が作成していたが、直近では車両に搭載したAIに自己学習させる手法での開発が急速に進展しており、動向を注視する必要。

図33 自動運転社会の実現に向けて



(出典：国土交通省『第1回自動運転社会実現本部会議資料』2026.1より引用)

IV 地域交通の広域連携／広域にまたがる交通

IV 地域交通の広域連携／広域にまたがる交通

1 市町村への支援

(1) 研修会

- 県では、市町村担当者のスキルアップを図るため、研修会を開催

表9 市町村担当者向け研修会

| 実施時期 | 内容 |
|------|--|
| R6 | 4月 ● 県バス利用促進協議会、県補助事業等の説明 |
| | 1月 ● 先進自治体による講演 (大分県別府市：一般ドライバーが運転者となる公共ライドシェア等) |
| R7 | 4月 ● 国における地域公共交通施策等の説明 ● 県補助事業の説明 |
| | 1月 ● 九州MaaSにおける取組の紹介 ● 先進自治体による講演 (富山県南砺市：タクシーと公共ライドシェアの共同配車等) |



【成果の一例】

- 日向市と西米良村において、一般ドライバーが運転者となる公共ライドシェア導入の動きにつながる

表10 一般ドライバーによる公共ライドシェアの新たな動き

| | 実施時期 | 内容 |
|------|--------|--|
| 日向市 | R8.1月 | 東郷地域の地域交通のあり方を検討する一環として、一般ドライバーが運転者となる公共ライドシェア「meemo日向」の体験乗車会を実施 |
| 西米良村 | R8.2月～ | 夜間の移動手段の確保を図るため、一般ドライバーが運転者となる公共ライドシェアの実証運行を開始 |

図34 令和7年度の研修会の様子



図35 「meemo日向」体験乗車会の様子



(日向市提供 ※画像の一部を県総合交通課が加工)

IV 地域交通の広域連携／広域にまたがる交通

2 鉄道の利用促進

(1) JR吉都線・日南線の利用促進

- 沿線市町が設置するJR吉都線、日南線の利用促進協議会の取組を支援。

【主な取組】

- 団体利用運賃助成（子どもや高齢者等の団体利用時に運賃全額を助成）
- 周辺環境整備（地域住民団体による駅の清掃、草刈り等を支援）
- 鉄道の乗り方教室の実施
- イベント列車の企画・運行 等

(2) 観光列車「海幸山幸」の利用促進

- 「海幸山幸」の平日臨時運行を利用する旅行者に対し、運賃等の一部を助成。

【対象者】 20人以上で催行されるツアーを企画・実施する旅行者

【補助額】 ツアー1回あたり50,000円

図36 吉都線イベント列車
「フォトジェニックツアー」



図37 小学生を対象とした
乗り方教室



図38 観光列車「海幸山幸」



V 令和8年度の県の取組

V 令和8年度の県の取組

1 令和8年度事業一覧

表12 令和8年度 地域交通（バス・鉄道・タクシー関係）の事業一覧

<現年>

単位:千円

| 事業名 | 事業の概要 | 令和8年度当初予算額 |
|-----------------------|--|------------|
| 地方バス路線等運行維持対策事業 | バス事業者や市町村に対して、広域的なバス路線の運行維持や、運行形態の見直し等に要する経費を補助する。 | 599,555 |
| バス路線運行維持対策事業 | バス事業者が運行する地域間幹線バスの運行費や車両減価償却等について、国と協調して補助する。 【補助率】1/2以内 | 208,183 |
| 宮崎県バスネットワーク最適化支援基金積立金 | 基金運用利息の積立て。 | 582 |
| 宮崎県バスネットワーク最適化支援事業 | 地域間幹線バスの運行形態の見直しや、既存事業者に対する運行支援、また、広域的コミュニティバスの車両小型化等に要する経費を補助する。 【補助率】1/2以内、定額 | 258,173 |
| 広域的移動手段確保支援事業 | 市町村が主体となって運行する広域的コミュニティバスの運行を補助する。 【補助率】1/2以内 | 132,617 |
| 九州MaaS推進事業 | 九州MaaSに対する負担金。 | 10,653 |
| みやざきの地域鉄道利用促進強化事業 | 吉都線・日南線の利用促進団体に対する支援や、日南線観光列車「海幸山幸」の平日臨時運行への支援を行う。 【補助率】1/2以内、定額 | 11,454 |
| バス利用促進強化事業 | 宮崎県バス利用促進協議会に対して、バスの利用促進策等の検討・実施に要する経費を補助する。 【補助率】定額 | 15,070 |
| バス・タクシー運転士確保・定着支援事業 | 乗合バス・タクシー事業者に対して、運転士の確保・定着に要する経費を補助する。 【補助率】1/2以内、2/3以内、定額 | 16,686 |

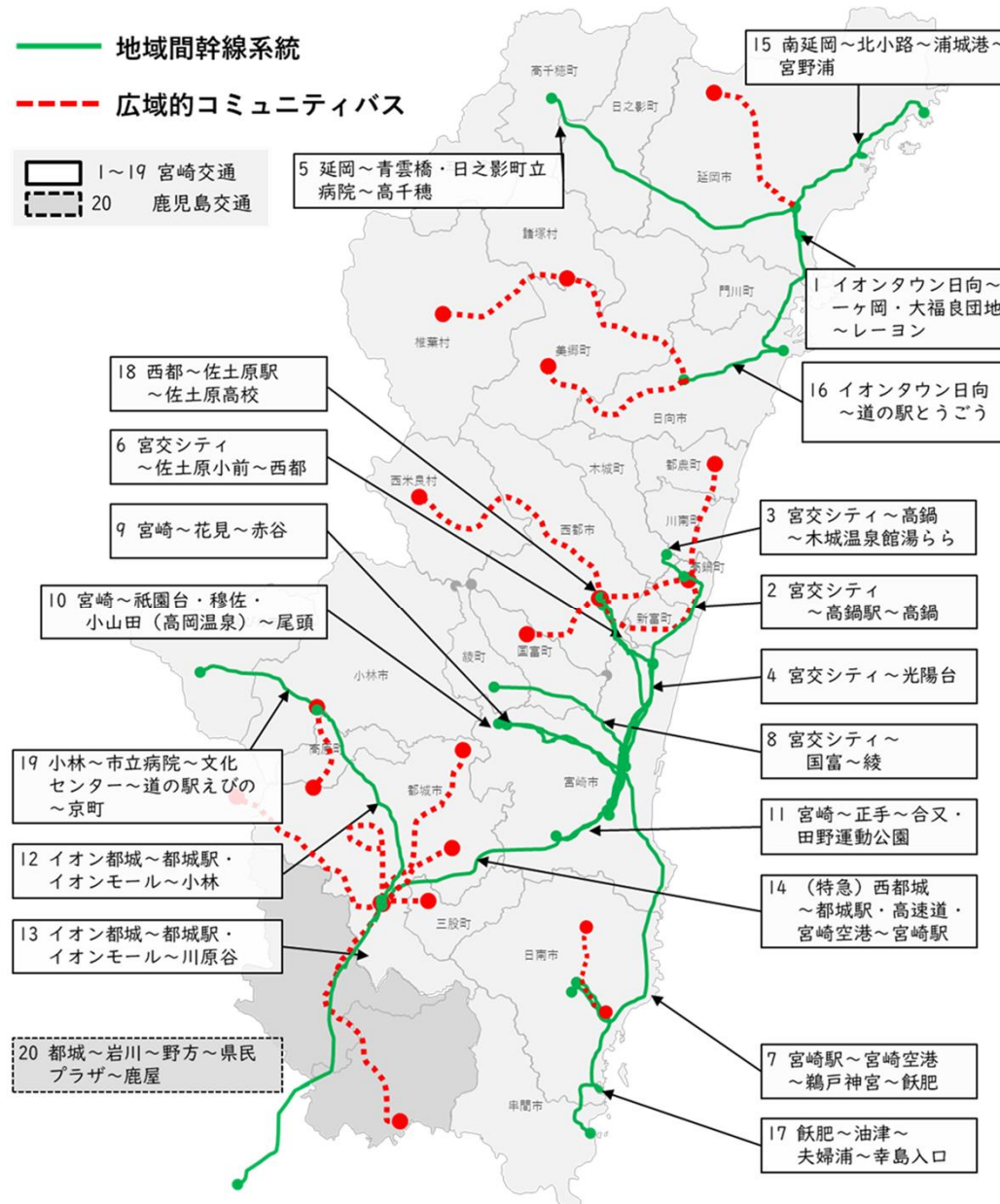
<明許繰越>

単位:千円

| 事業名 | 事業の概要 | 令和8年度当初予算額 |
|-------------------------|--|------------|
| UDタクシー普及促進事業 | タクシー事業者に対して、ユニバーサルデザインタクシー(UDタクシー)車両の導入に要する経費を補助する。 【補助率】1/3以内、定額 | 27,876 |
| 燃料課税制度変更に伴う交通・物流事業者支援事業 | タクシー事業者や海上輸送事業者に対して、燃料費負担軽減のための補助を行う。 【補助率】定額 | 62,166 |

V 令和8年度の県の取組

図40 県が運行費を補助するバス路線（令和8年度）



V 令和8年度の県の取組

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

【事業対象の概要】

| | PR | 免許 | 就労環境 | 外国人 |
|------|----|----|------|-----|
| バス | ● | ● | ● | ● |
| タクシー | ● | ● | | |

(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



(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

V 令和8年度の県の取組

① 新 UDタクシー普及促進事業

総合交通課 27,876千円
【財源:国庫(重点交付金)】

事業の目的

物価高騰の影響を受けるタクシー事業者に対し、燃費性能に優れ燃料費の抑制が期待できるユニバーサルデザインタクシー（UDタクシー）車両の導入を支援することにより、事業継続のための負担軽減を図るとともに、国スポ・障スポの本県開催に向け、来県者はもとより地域住民を含め、多くの人にとって利用しやすい移動手段の確保を図る。

事業の概要

(1) 事業内容

UDタクシー導入費補助（補助率 1 / 3 以内、上限額 60万円/台）

車両購入や改造に係る経費を支援

運転士の研修費補助（補助率 1 / 2 以内）

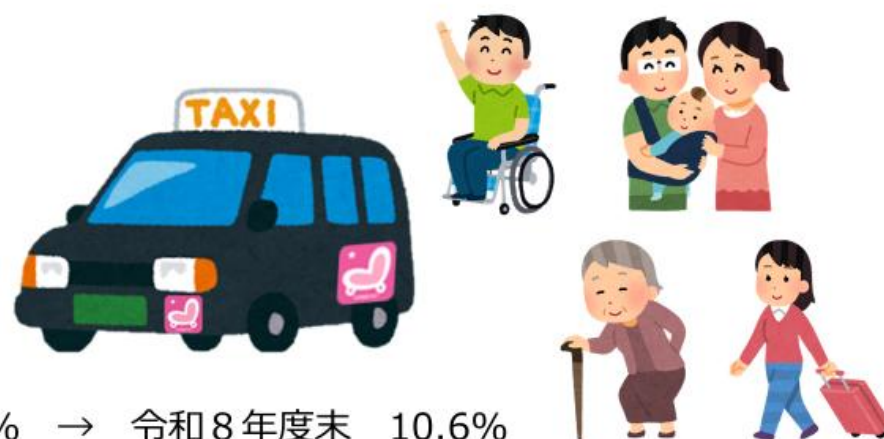
ユニバーサルドライバー研修に係る経費を支援

(2) 事業の仕組み

県  タクシー事業者等

(3) 成果指標

UDタクシーの割合 現状（令和5年度末）5.5% → 令和8年度末 10.6%



事業の期間

令和7年度

V 令和8年度の県の取組

新 燃料課税制度変更に伴う交通・物流事業者支援事業

総合交通課 62,166千円
【財源:国庫(重点交付金)】

事業の目的

原油高対策として実施されてきた国の燃料油激変緩和対策補助金等が暫定税率の廃止に伴い終了することで、燃料費負担が増加するタクシー事業者や海上輸送事業者の負担軽減を図り、安定的かつ持続的な交通・物流網の構築を図る。


事業の概要


(1) 事業内容

負担軽減事業（補助率：定額）

燃料費負担が増加するタクシー事業者や海上輸送事業者（県内に本社があり、県内発着の内航定期航路において長距離フェリーやRORO船の運航を行う事業者に限る。）に対して負担軽減のための補助金を支給する。

(2) 事業の仕組み

県  県内タクシー事業者

県  フェリー、RORO船の運航事業者
(県内本社かつ本県発着の内航定期航路において運航を行う者)

(3) 成果指標

安定的かつ持続的な本県交通・物流網の維持

【補助額】

| | 台数 (A) | 単価 (千円/台) (B) | 補助費(千円) (A)*(B) |
|---------|-----------|---------------------|--------------------|
| ① フェリー | 2 | 21,450 | 42,900 |
| ② RORO船 | 1 | 7,266 | 7,266 |
| ③ タクシー | 1,200 | 10 | 12,000 |
| 計 | | | 62,166 |

事業の期間

令和7年度