

地域交通対策特別委員会会議録

令和8年5月15日

場 所 第4委員会室

令和8年5月15日(金曜日)

午前9時59分開会

会議に付した案件

○概要説明

総合政策部

1. 地域交通の現状と課題
2. 宮崎県地域公共交通計画（令和6年2月策定）
3. 次世代交通技術の導入
4. 地域交通の広域連携／広域にまたがる交通
5. 令和8年度の県の取組

○協議事項

1. 調査事項・調査計画等について
2. 県内調査について
3. 県外調査について
4. 次回委員会について
5. その他

出席委員（9人）

委 員 長	荒 神 稔
副 委 員 長	下 沖 篤 史
委 員	山 下 博 三
委 員	川 添 博
委 員	本 田 利 弘
委 員	黒 岩 保 雄
委 員	渡 辺 正 剛
委 員	工 藤 隆 久
委 員	岩 切 達 哉

欠席委員（1人）

委 員	重 松 幸次郎
-----	---------

委員外議員（なし）

説明のため出席した者

総合政策部

総 合 政 策 部 長	大 東 収
総 合 政 策 部 次 長 （政策推進担当）	那 須 隆 輝
総 合 政 策 部 次 長 （県民生活担当）	堀 尚 子
総 合 政 策 課 長	前 田 直 彦
総 合 交 通 課 長	内 山 裕 弥

事務局職員出席者

政策調査課主幹	野 中 啓 史
政策調査課主査	藤 原 諒 也

○荒神委員長 それでは、ただいまから地域交通対策特別委員会を開会いたします。

まず、委員席の決定についてであります。

ただいま御着席のとおりに決定してよろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○荒神委員長 それでは、そのように決定いたします。

次に、本日の委員会の日程についてであります。お手元に配付の日程（案）を御覧ください。

4、概要説明として、執行部からは総合政策部に出席いただきます。

執行部への質疑の後に5、協議事項として、委員会の調査事項、調査活動方針・計画などについて御協議いただきたいと思います。

このように取り進めてよろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○荒神委員長 それでは、そのように決定いたします。

では、執行部入室のため暫時休憩いたします。

午前10時0分休憩

午前10時1分再開

○荒神委員長 委員会を再開いたします。

総合政策部においでいただきました。初めに一言御挨拶を申し上げます。私は特別委員会の委員長に選任されました都城市選出の荒神稔でございます。私ども10名がさきの臨時議会で委員として選任され、今後1年間、調査活動を実施していくことになりました。

当委員会で取り扱う課題の解決に向け努力してまいりますので、御協力をよろしくお願いいたします。

次に、委員を紹介いたします。

最初に私の隣が小林市・西諸県郡選出の下沖篤史副委員長です。

続きまして、都城市選出の山下博三委員です。

宮崎市選出の川添博委員です。

宮崎市選出の本田利弘委員です。

日南市選出の黒岩保雄委員です。

東諸県郡選出の渡辺正剛委員です。

延岡市選出の工藤隆久委員です。

宮崎市選出の岩切達哉委員です。

なお、宮崎市選出の重松幸次郎委員は、本日は欠席となっております。

以上で、委員の紹介を終わります。

執行部の皆様の紹介につきましては、お手元に配付の配席表に代えさせていただきます。

それでは、概要説明をお願いいたします。

○大東総合政策部長 おはようございます。総合政策部でございます。本日はよろしくお願いいたします。

地域交通につきましては、本県に限らず、全国的に人口減少でありますとか、利用者の減少、燃油の高騰、運転手不足の深刻化など、大変厳しい事業環境に置かれております。

こうした中、国におきましては、交通空白の解消を目指しまして、令和9年度までを集中対策期間と定めて、市町村等の取組を支援しているところでございます。

また、来年には国民スポーツ大会・全国障害者スポーツ大会の本県開催も控えておりまして、本県を訪れた方に県内各地へ足を運んでいただくためにも、地域交通の維持・充実が求められているというところでございます。

当部といたしましては、庁内はもとより、市町村や事業者等とも連携を図りながら、地域交通対策として各施策に取り組んでまいりたいと考えておりますので、荒神委員長をはじめ、委員の皆様方の御指導、御支援をよろしくお願いいたします。

本日は、地域交通の現状と課題、宮崎県地域公共交通計画、また次世代交通技術の導入等について、担当課長から御説明いたします。資料は若干多めになっておりまして、説明時間40分程度と長くなっておりますけれども御容赦いただきたいと存じます。

○内山総合交通課長 総合交通課長の内山でございます。本日はどうぞよろしくお願いいたします。

それでは、特別委員会資料の2ページを御覧ください。

本日御説明する内容について御紹介したいと思います。

まず、「Ⅰ 地域交通の現状と課題」といたしまして、本県の人口推移や運転免許の保有状況等に触れたのち、地域交通の利用状況や運転士の現状、収支状況や財政負担について御説明いたします。それから、国の動きについても御紹介しつつ、地域交通の課題を整理いたします。

次に、「Ⅱ 宮崎県地域公共交通計画（令和

6年2月策定)」といたしまして、計画の概要や、これまでの取組状況、数値指標の状況を御説明いたします。

3ページを御覧ください。

続いて、「Ⅲ 次世代交通技術の導入」といたしまして、A I オンデマンド交通のほか、キャッシュレス決済、M a a S、公共ライドシェアと日本版ライドシェア、そして、自動運転について御説明いたします。

次に、「Ⅳ 地域交通の広域連携／広域にまたがる交通」といたしまして、地域内交通を担う市町村への支援や、鉄道の利用促進の取組、広域交通と地域内交通との連携について御説明いたします。

最後に、「Ⅴ 令和8年度の県の取組」について御説明したいと思っております。

4ページを御覧ください。

まず、「Ⅰ 地域交通の現状と課題」でございます。

5ページを御覧ください。

図1は、本県の500メーターメッシュの人口分布図に、本県の地域交通の根幹である、鉄道と広域的なバスの路線を表示したものでございます。鉄道とバスは、人口が多く分布する宮崎市や都城市、延岡市等を中心に、県内各地域を結んでおります。

また、バスは大半を宮崎交通が、鉄道は全てをJ R九州が運行しております。

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となっております。

6ページを御覧ください。

次に、本県の人口の推移であります。図2は、本年の年齢3区分別人口の推移です。

まず、左側の実績ですけれども、2000年から2020年の20年間で、棒グラフで示しております本県の総人口は8.5%減少しております。特に、真ん中にあるオレンジ色の15歳から64歳までの、いわゆる生産年齢人口、こちら23.2%、それから、一番下、水色の年少人口は25.1%減少しております。

このような人口動態の変化は、公共交通の観点からしますと、総人口の減少は利用者の減少を、生産年齢人口の減少は、重要な収入源である通勤利用の減少や担い手不足の進行、それから、年少人口の減少は通学利用の減少を意味することになります。

次に、右側、右半分ですけれども、2020年以降の将来推計になります。総人口は減少が加速する一方で、一番上の紫色、老年人口はほぼ横ばいとなっております。このことは、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、今後も高い水準で推移することを示唆しており、持続可能な地域交通ネットワークの確保が、今後ますます求められるところであります。

7ページを御覧ください。

乗用車や運転免許の保有状況についてであります。

まず、図3、世帯当たりの乗用車保有台数につきましては、グラフの一番左、平成7年度当時は、青色の本県と、オレンジ色の全国平均は、ほとんど差がなかったところでありますけれども、その後、徐々に本県の保有台数が増加し、最新の、令和2年度では、本県は全国平均より0.34台多くなっております。

また、図4、運転免許保有率の推移につきましては、実線が16歳以上、点線が65歳以上の保有率であります。青色が本県、オレンジ色が全

国平均を示しており、このうち実線の16歳以上については全国平均とあまり差がありませんけれども、点線の65歳以上を比較しますと、本県は全国平均を大きく上回っている状況でございます。

このことは、本県における公共交通の利便性などの課題によって、高齢になってもなお運転免許を保有せざるを得ないといった状況を表しているものと推察することができます。

8ページを御覧ください。

こちらは、病院数や学校数、食品アクセス困難人口についての全国の統計データでございます。

図5と図6については、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を確保するため、近年、全国的に病院や学校等の統合・集約が進展していることを表しております。

また、図7については、特に黄色で示しております地方圏では、商圈の縮小による小売店が減少し、食品を調達するために苦労される方々が多くなっていることを示しています。

このように、人口減少・少子高齢化の進展に伴い、通学や通院、買物など生活に不可欠な移動の必要性は高まっており、むしろ公共交通の重要性は増している——こういった状況を表しているということが出来ます。

9ページを御覧ください。

地域交通の利用状況についての資料になります。

まず、(1)として、鉄道についてですが、図8-1については、県内の鉄道路線の平均通過人員、いわゆる輸送密度を線区ごとに表示したもので、各線区、左がJR発足直後の昭和62年度、右が直近の令和6年度の数値になります。御覧のとおりでございますけれども、平成8年

に開業した宮崎空港線を除き、全ての線区で利用者数が減少しております。特に、一番左の日豊本線佐伯延岡間や吉都線、日南線の減少率が大きくなっております。

10ページを御覧ください。

図8-2は、先ほどの平均通過人員について、コロナ禍前の令和元年度を100とした場合の指標の推移になります。各線区とも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ておりますけれども、緑色の吉都線やピンク色の日南線については、コロナ禍前よりも、依然として1割以上低い水準にとどまっております。

11ページを御覧ください。

こちらの図9は、路線バスの輸送人員と走行キロの推移になります。平成5年からの30年間で、棒グラフの輸送人員は66.4%減少しております。また、折れ線グラフ、これは走行キロになりますけれども、路線・系統の廃止や減便が進行していることから、45.5%減少しており、特に、ここ数年の減少が目立つような状況になっております。

12ページを御覧ください。

図10につきましては、これは、タクシーの輸送人員と延実働稼働車両数になります。同じく平成5年度からの30年間で、棒グラフの輸送人員は68.7%減少しております。また、折れ線グラフの延実働車両数、こちらにつきましても52.2%減少しており、バス同様、近年の減少が目立つような状況になっております。

13ページを御覧ください。

図11、こちらは、宮崎交通のバス運転士の数と平均年齢の推移になります。棒グラフは運転士数ですけれども、こちら近年減少傾向にあることが示されております。また、折れ線グラフは平均年齢ですけれども、こちらは、近年は上

昇傾向にあることが示されております。

14ページを御覧ください。

図12、こちらは、県内のタクシーの運転士数とその平均年齢の推移になります。こちらも同様に、棒グラフの運転士数は減少傾向、それから、折れ線グラフの平均年齢は高止まりと、65.9歳は直近の数字ですが、こういった状況になっております。

15ページを御覧ください。

こちらは、地域交通の収支状況で、鉄道とバスについての資料になります。

まず、表1になりますが、こちらJR九州の県内各線区のうち、収支状況が公表されている平均通過人員2,000人未満の線区における営業損益を表しております。この表によりますと、直近の令和6年度、いずれの線区も赤字でありまして、その額も、多くの線区で、毎年億単位となっている状況でございます。

次に、表2、こちらは、宮崎交通のバス事業における営業損益です。このうち上から2行目、路線バス事業、こちらは、国や県、市町村からの補助金を受けてもなお赤字基調でございまして、その下にあります高速バス事業や貸切バス事業、こちらの収益で穴埋めされているような状況になっております。

なお、現在、地域間幹線バスにつきましては、コロナ禍への対応として、令和4年度から8年度までを対象期間とする、いわゆるバス基金を設置し、運行の維持と持続可能な運行形態への転換を支援するため、県と市町村による特例的な追加支援を実施しているところであります。

このように、地域交通の収支状況は大変厳しいものとなっております。その要因としましては、利用者減少による収入の減少のほか、近年は、人件費や燃料費、それから、維持修繕費、

こちらの上昇による費用の増加が収支を圧迫していると考えられるところでございます。

次に、16ページを御覧ください。

続きまして、財政負担の状況について御説明さしあげます。

路線バスの運行欠損額に対する補助額の推移を例にとってグラフを作成しております。

まず、複数の市町村にまたがる広域的な路線バスについてでございます。図13は、令和元年度から令和6年度までの財政負担額でありまして、各年度、左から順に、国、県、市町村、そして、その合計の財政負担額を表しております。

棒グラフの色の違いは、下の濃い藍色、これは国、県、市町村が運行支援を行う地域間幹線バスと言われているもの、上の青緑色は県及び市町村が運行支援を行う、いわゆる広域的コミュニティバスを表しております。

また、グラフの中段に引いております点線は、コロナ禍前の令和元年度の水準を表しております。表にありますとおり、コロナ禍以降、一貫して令和元年度の水準を上回る財政負担が続いている状況を表しております。

17ページを御覧ください。

図14は、地域内の路線バスに係る市町村負担額を表しております。

下の濃い藍色は市町村が運行を支援している地域内バス路線、上の青緑色は、市町村自体が運行する地域内コミュニティバスを示しております。

こちらも同様に、コロナ禍前である令和元年度の水準を点線で示しております。コロナ禍以降はいずれの年もそれを上回っており、負担額は徐々に増加傾向にあることが示されております。

18ページを御覧ください。

こちらからは、近年の国の動きについて御紹介いたします。

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づけて、全国で2,500か所ある交通空白地区全ての解消に目処をつけるべく、国による総合的な後押しを行うとしております。

具体的には、地方運輸局等による伴走支援、十分な財政支援、官民連携の推進、新たな制度的枠組みの構築等を進めることとされております。

19ページを御覧ください。

こちらは、「交通空白」解消に向けた国の財政支援メニューの一部を御紹介する資料になります。国では、「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクトによりまして、「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などについて、多種にわたる支援メニューを用意しているところでございます。

20ページを御覧ください。

こちらは、国の「交通空白」解消に向けた制度的枠組みとして、本年3月に閣議決定された、いわゆる地域交通法の改正案の内容になっております。現在、国会に提出されているところでございます。

この改正法案では、学校や病院、福祉施設等の利用者送迎サービスなどを含めた地域輸送資源のフル活用の推進、事業者間の連携を強化するための共同化・協業化の推進、モビリティ・データの活用推進などのための制度が措置される予定になっております。

21ページを御覧ください。

こちらは、地域輸送資源のフル活用について

の国の考え方をまとめた資料となります。

担い手不足による供給制約が強まる中、地域の移動需要に対応するため、従来の公共交通サービスの主体に加え、スクールバスや病院の送迎車両などを含めた地域の輸送資源を全体として捉え、これらの需要及び供給を統合調整することで、限られた輸送資源をフル活用し、地域の輸送サービスを確保しようと、こういった取組を国においても進めることとしております。

22ページを御覧ください。

こちらにあります図19は、「交通空白」問題の核心として、国が作成するイメージ図になります。こちらの資料にありますとおり、「交通空白」の問題は、単なる移動手段の不足にとどまるものではありません。移動手段が足りないというのは表面的な課題でして、その下に隠れている移動手段が不足しているがゆえの家族の送迎負担とか、それによる労働機会の損失だとか、子供たちが学ぶ機会の損失だとか、こういった大きな機会損失こそが本質的な課題でありまして、これらの問題を解消しなければ、高齢者の健康面への悪影響や、社会保障費の増大、そして、最終的には、人口流出により地域の衰退を招くという構造的な課題として捉える必要があります。

本県としましても、このような認識のもと、総合的な視点で対策を講じるべきと考えております。

23ページを御覧ください。

これまで説明してまいりました現状を踏まえた課題の整理をしております。

まず、1点目が人口減少等に伴う利用者数の減少への対応でございます。今後ますます進む人口減少により、公共交通の利用者数の減少がさらに進むことが懸念されておりました、潜在

需要の掘り起こしや利便性の向上などの施策をさらに進める必要がございます。

2点目が、移動実態やニーズを的確に捉えた地域交通サービスの提供でございます。地域交通を維持するためには、特に需要を的確に捉え、最適なサービス供給レベルへ再構築していく必要があります。特に近年は、学校や病院などの統廃合が進んでいることから、地域住民の方々の移動実態や潜在的な移動ニーズも変化しております。

そのようなニーズを的確に捉えて、限られた輸送資源を効率的に活用することが重要となってきました。

3点目、運転士不足対策等の経営改善の推進でございます。バスやタクシーなどの運輸産業は労働集約型の産業でありまして、特に、運転士不足は、サービス供給量に直結する深刻な問題となっております。

近年、本県に限らず、全国的に運転士不足が深刻化しており、地域交通サービスを維持するためには、運転士不足対策が喫緊の課題となっております。

また、今後も上昇が見込まれる運行費用をいかに抑制するかも重要な課題でありまして、持続可能な地域交通を実現する上では、これらの経営改善を着実に進める必要がございます。

以上が、地域交通の現状と課題になります。

続きまして、24ページからは、「Ⅱ 宮崎県地域公共交通計画（令和6年2月策定）」について、御説明いたします。

25ページを御覧ください。

宮崎県地域公共交通計画は、令和6年2月に策定されたものでございます。表の一番上、

（1）計画策定の趣旨等でございますけれども、この計画は、バスをはじめとする地域交通の厳

しい現状を踏まえ、本県の地域公共交通の骨格を成す広域的なバスを、将来にわたり持続可能なものとするために策定したものであります。ここで言う広域的なバスとは、複数の市町村をまたぐ地域間幹線バスと、広域的コミュニティバスを指しております。

この計画の期間は、令和6年度から令和10年度までの5年間となっております。

次に、資料中、（2）現状と課題にあります。本計画における課題としましては、人口減少等に伴う利用者数の減少や高齢化への対応、ニーズを的確に捉えたサービス提供、運転士不足対策等を課題として定義しております。

また、その下、（3）基本方針及び計画の目標でありますけれども、現状と課題を踏まえ、目指す姿を「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」としまして、3つの基本方針と、それに対応した目標及び指標を設定しております。

その下にありますが、1つ目の方針は、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としております。目標は利用者数の増加、指標は広域的なバスの利用者数であります。

2つ目の方針は、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・効率化でありまして、目標は収支の改善、指標は広域的なバスの収支率と県の財政負担額であります。

3つ目の方針は、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・充実でございます。目標は運転士数の増加、指標は乗合バスの運転士数であります。

これら各指標の目標値につきましては、いずれもコロナ禍前である令和元年度の数値を設定しております。

最後に、その下、(4)目標達成のための施策・事業でありますけれども、こちら3つの基本方針に合わせた施策を位置づけておりまして、後ほど詳しく御紹介いたします。

26ページを御覧ください。

こちらは、宮崎県地域公共交通協議会についての御説明になります。

この協議会は、宮崎県地域公共交通計画を策定し、その取組の実施状況を評価するため、地域交通法に基づく法定協議会として、令和4年9月に設置したものととなります。

右側の表にありますとおり、委員は、国や市町村、交通事業者、地域交通の利用者代表など幅広い団体等から御就任いただいております。

中でも、市町村については、この協議会の下部組織として、県内7地域に分けた地域分科会を設置しておりまして、それぞれの分科会の会長に協議会の委員を務めていただくことで、県と市町村の連携が図られるように設定しているところであります。

27ページを御覧ください。

こちらからは、宮崎県地域公共交通計画に基づくこれまでの取組状況について、3つの方針ごとに説明をまいります。

まず、方針①の需要の掘り起こしについてであります。

資料にありますとおり、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、それから、デジタル技術を活用した利便性向上、企画乗車券の造成等による高齢者の利用促進、こういったことに取り組ましまして、需要の掘り起こしに努めているところでございます。

28ページを御覧ください。

方針②の運行の最適化・効率化についてであります。

資料にありますとおり、デジタル技術を活用した運行の効率化としまして、AIオンデマンドバス「宮交のるーと」の実証実験を行っているところでございます。

また、黒丸の2つ目、利用実態に応じた地域間幹線バスの在り方の検討ということで、表の右側にあります5つの指標、こちらに基づきまして、各系統の状況を客観的に評価し、バス路線対策会議の下で、評価結果に基づき地域間幹線バスの見直しを適宜進めているところでございます。

29ページを御覧ください。

方針③の運行基盤の整備・充実としまして、広域的なバスの運行等に対する支援、いわゆる欠損補助でございますが、こちらに引き続き取り組んでおります。

また、②広域的コミュニティバス、こちらについても、市町村とともに、運行費を支援しております。

また、大型二種免許の取得支援等による運転士確保としまして、県バス協会を通じた二種免許取得費用の支援等に取り組んでいるところでございます。

30ページを御覧ください。

3、数値指標の状況であります。設定した4つの指標についてそれぞれ策定時の値、最新の値、目標値を記載しております。

資料の下半分の枠囲みで現状の評価についてまとめております。

指標1、広域的なバスの利用者数でございますけれども、計画策定時と比較し、令和6年度は利用者数が21万3,000人増加しているところでございます。この要因としましては、コロナ禍からの回復や利用促進策の効果が考えられますが、引き続き目標達成に向けた利用促進に努め

てまいります。

指標2-1、広域的なバスの収支率、こちらは計画策定時と比較し4.4%改善しております。主な要因としては、路線の見直しや減便等による運行経費の縮減が考えられます。今後も必要な路線の維持を図りつつ、需要に合った運行内容の見直しや、収益確保のための利用促進を努めてまいります。

次に、指標2-2、広域的なバスの運行に対する県の財政負担でございますが、計画策定時と比較し、県の財政負担は同程度となっております。引き続き利用実態に応じた運行への見直しや利用促進により、欠損額の圧縮に努めてまいります。

また、指標3、乗合バスの運転士数ですが、こちらは計画策定時から減少が続いております。必要な路線を維持していくためにも、運転士確保に係る施策をより一層強化してまいります。

続きまして、31ページからは、次世代交通技術の導入につきまして、御説明いたします。

32ページを御覧ください。

まず、1、A I オンデマンド交通について、御紹介いたします。

先ほど「宮交のるーと」を御紹介いたしましたけれども、A I オンデマンド交通とは、利用者の予約状況に応じて運行される乗合バスまたはタクシーのうち、A I 技術を活用し、システムが予約の受付、配車、最適な運行ルート算出等を行うものを言います。

(2)のメリットにあります。いわゆる定時路線バスと比較しまして、利用者目線からしますと、ニーズに合った形で利用することはできます。また、行政の観点からは、小型車両を用いたダウンサイジングによりまして、運行コストの低減や、運転士不足対策としても有効な

施策になっております。

(3)は、県内での導入事例になります。

表3と図21にまとめておりますとおり、4月1日現在、県内6市町において導入事例がございます。令和7年度は、宮崎市において「宮交のるーと」の希望ヶ丘・国富ヶ丘エリア、日向市における「のるーと日向」の運行が開始されたところでございます。

また、こちらの表には入っておりませんが、4月2日からは、新たに三股町において、一部地域でオンデマンド交通が導入されたところであり、今後も、県内他地域へ拡大していくことが期待されるところでございます。

33ページを御覧ください。

こちらは、キャッシュレス決済についての御説明になります。

表4には、公共交通で利用可能な主な3つのキャッシュレス決済の手段について特徴などをまとめております。これまで長らく交通系ICカードが主流だったわけですが、近年はタッチ決済やQRコード決済など、多様な決済手段が急速に普及しているところでございまして、それぞれの長所・短所を踏まえた最適な決済手段の導入が必要となっております。

34ページを御覧ください。

こちらがキャッシュレス決済の県内での導入状況についてでございます。

まず、鉄道につきましては、JR九州においては、交通系ICカード「SUGOCA」が宮崎市と新富町の*計14駅で利用可能であり、特急停車駅等ではQRコード決済である「QRチケレス」というサービスも導入されております。

また、バスについては、宮崎交通の全路線で交通系ICカードが利用可能となっております。

※24ページに訂正発言あり

また、近年、タッチ決済の導入も進められているところございまして、宮崎交通では、宮崎空港へのアクセスの路線を中心に、また、西都・児湯地区で運行する三和交通では、全路線でタッチ決済が利用可能となっております。

35ページを御覧ください。

次に、M a a Sについて、御説明いたします。

M a a Sとは、複数の公共交通を最適に組み合わせ、検索・予約・決済等を一括で行うサービスでありまして、移動体験をワンストップ化・シームレス化することで、交通サービスの利便性向上を実現するものとなっております。

36ページを御覧ください。

こちらは、県内でのM a a Sの取組状況でございます。

県内では、宮崎交通やJ R九州などの事業者を中心に、令和2年度から宮崎M a a S実行委員会を組織し、デジタルチケットの造成等を推進してまいりました。また、令和6年度からは、九州M a a Sに参画し、広域的な観点から連携を深めております。

37ページを御覧ください。

こちらは、「公共ライドシェア／日本版ライドシェア」の説明になります。公共ライドシェアとは、民間の輸送サービスが成り立たない交通空白地区などにおいて、一般ドライバー及び自家用車を活用し、市町村等が主体となって運行する有償の旅客運送サービスになります。

また、日本版ライドシェア、こちらにつきましては、タクシーが不足する地域で、タクシー事業者の管理の下に一般ドライバー及び自家用車を活用して運行される有償の旅客運送サービスとなっております。

その下に、本県における導入状況についてまとめております。公共ライドシェアは、計14市

町村で導入済み、日本版ライドシェアについては、宮崎交通圏において運行実績がございます。

38ページを御覧ください。

こちらは、自動運転についての御説明になります。

国は、一定条件下での完全自動運転であるレベル4の社会実装に向け取組を進めているところでございます。令和8年1月に閣議決定された第3次交通政策基本計画におきましては、2030年度におけるタクシー、トラック、バス等の商用車における自動運転車両数を1万台とするといった目標も設定されているところでございます。

39ページを御覧ください。

世界の状況になります。主要国では、自動運転の研究開発競争が非常に活発に行われているところございまして、例えばアメリカでは、グーグルから独立したウェイモという会社が、既にロサンゼルスやサンフランシスコ、アトランタなどで自動運転タクシー、いわゆるロボタクシーのサービスを提供しているところでございます。

40ページを御覧ください。

こちらは、国内におけるレベル4自動運転の実証実験の状況をまとめた資料になります。10か所程度、国内で現在実証実験が行われておりまして、技術開発がまさに進行していると、こういった状況になっております。

41ページを御覧ください。

こちらは、県内における自動運転の取組についての資料になりまして、令和6年度から7年度にかけて、西都市において、ドライバー監視下における限定的な自動運転、いわゆるレベル2の実証実験が行われております。令和7年度は延べ800の方が乗車されたと聞いております。

42ページを御覧ください。

最後に、自動運転の課題についてまとめた資料になります。バスやタクシーにおける自動運転サービスの社会実装に向けては、現在も様々な国において技術開発が進められているところがございます。我が国においても、官民の連携による取組が進められているところがございますが、巨額の資金調達や、オペレーション手法の確立、それから、安全性、社会受容性の向上など、社会実装に向けては、依然として様々なハードルが存在しているところがございます。

また、下の図33になりますが、近年はAI技術の進展によって新たな技術開発が進みつつありまして、いわゆるAIベースと言われる自動運転技術が実現することで、開発コストの抑制やオペレーションコストの低減が期待されております。

本県においても、商用車における自動運転の社会実装は、担い手不足対策の切り札になることから、国内外における最新の動向を注視し、技術の成熟度を常にキャッチアップすることで、迅速な社会実装に向けた準備を進める必要があると考えております。

続きまして、43ページからは、「Ⅳ 地域交通の広域連携／広域にまたがる交通」について、御説明いたします。

44ページを御覧ください。

県と市町村による広域連携の事例としまして、市町村の交通政策担当者のスキルアップを図るため、先進的な自治体の政策事例を学ぶ研修会を実施しているところがございます。その成果として、日向市や西米良村では、公共ライドシェアの体験乗車会や実証運行の実施など、新たな動きが着実に生まれているところがございます。

45ページを御覧ください。

次に、鉄道の利用促進についてであります。

まず、(1)にあります、JR吉都線・日南線の利用促進としまして、沿線市町が設置する利用促進協議会の取組を支援しております。

具体的には、子供や高齢者等の団体に対して、運賃全額を助成する団体利用運賃助成をはじめ、周辺環境整備や乗り方教室、イベント列車の運行などを支援しているところがございます。

また、(2)観光列車「海幸山幸」の利用促進として、平日の臨時運行を利用する旅行者に対し、運賃等の助成を行っているところがございます。

46ページを御覧ください。

広域交通と地域内交通との連携についてであります。県では、鉄道とバスなどの乗り継ぎの利便性を高めるため、宮崎県バス利用促進協議会に乗り継ぎ検討部会を設置しまして、鉄道ダイヤ改正に合わせたバスダイヤの調整等を行っているところがございます。

また、(2)になりますが、観光二次交通の強化という観点からは、九州MaaSを活用し、「日南1デーフリーパス」などのデジタルチケットの販売を通じ、本県を訪れた観光客の広域における回遊性向上を図っているところがございます。

最後に47ページからは、「Ⅴ 令和8年度の県の取組」について、御説明いたします。

48ページを御覧ください。

こちら、少し細かい資料になっておりますが、表12としまして、地域交通に関する総合交通課の事業一覧になります。バス、鉄道、タクシーそれぞれの分野で各種の事業を実施しているところがございます。詳細な説明は割愛いたします。

49ページを御覧ください。

こちらの図40は、県が運行費を補助する路線の一覧になっております。これらのバス路線、ほぼ県内全域をカバーしておりまして、これら路線の維持が県民生活を支える基盤となっている状況でございます。

50ページを御覧ください。

ここからは、今年度の新規・改善事業について御紹介いたします。

まず、「バス・タクシー運転士確保・定着支援事業」につきましては、事業者が運転士を確保するために必要な経費を支援するものでございます。このうちバスにつきましては、運転士確保のためのプロモーション経費、免許取得費用、就労環境改善費用の支援、さらには、特定技能制度を活用した外国人のバス運転士の確保・育成に要する費用、こういったものを補助対象としているところでございます。

51ページを御覧ください。

こちらは、「UDタクシー普及促進事業」でございまして、国民スポーツ大会・全国障害者スポーツ大会の本県開催に向け、障がいのある方はもとより、多くの方々にとって利用しやすいユニバーサルデザインタクシー車両の導入を支援するものであります。

次に、52ページを御覧ください。

「燃油課税制度変更に伴う交通・物流事業者支援事業」としまして、燃料費に対する支援を行っております。

地域交通関係につきましては、いわゆるLPガスを燃料とするタクシーを対象に、1台当たり1万円を補助することとしております。

説明資料は以上になります。地域交通を取り巻く環境は大変厳しい局面であります、県としては、これまで御説明してまいりました様々

な取組を着実に進め、持続可能な公共交通ネットワークへの再構築を進めていく所存であります。

○荒神委員長 御説明ありがとうございました。執行部の説明が終わりました。意見や質疑がございましたら御発言をお願いいたします。

○岩切委員 広範囲に御説明いただいたので、ちょっとまだ咀嚼し切れていないんですが、一、二点お尋ねをさせていただきます。

宮崎県地域公共交通計画の中において、地域交通を使う側の状況、どういう方が地域交通を利用されているか、そして、どういう方は利用していないかという分析について、どのように評価されているのか教えてください。

○内山総合交通課長 地域公共交通における利用者数の内訳についてお尋ねいただいたと認識しております。手元に利用目的や年齢の内訳がございませんが、利用者数につきましては、資料11ページにございます。輸送人員については継続的に減少しているといった状況がございます。

目的に応じたというのは、手元にない状態になります。

○岩切委員 地域公共交通と、どうしても地域公共と言ってしまうんですけれども、バス・電車を使うときのイメージとして、40、50年前の自分たちの暮らしぶりを考えると、自家用車がなかなか普及していなかったということや、自家用車がないゆえに、労働者を雇う企業も駐車場を用意していない状況でした。みんなバスで通うしかなかったため、朝のバスは、もう満員状態だったのを、近所の大きな通りで見ているんです。逆に自動車が普及するにつれて、企業も人手を確保するために駐車場を確保するようになったという時代の変化があるんです。現在

はそういうところについて、どういう方が利用されて、どういう方は利用されていないのか。私はどちらかという公共交通を利用しない側です。現実しようがない、そういうような状況です。そのあたりの分析がどのようになっているか、公共交通計画の中でどのように評価しているか、興味を持ってお尋ねしましたが、何か感じるところはございませんか。

○内山総合交通課長 御指摘そのとおりだと思います。どういった方々が利用しているかというのを踏まえた上で、路線の設計などをしていく必要があると思います。

これは、推測になりますけれども、基本的には日中の利用については通学・通勤、買物とか、特に通学・通勤時間以降は病院や買物、こういった生活に必要な目的地への移動需要を路線バスが拾っている、あるいは拾うべきだと思います。

他方で、利用者数が減少している状況を見ますと、そういった移動需要について、より最適に対応していく余地もあると思いますので、委員の御指摘を踏まえまして、どういった方々が利用しているかということを研究しながら、路線の再配などについて反映していきたいと考えております。

○岩切委員 先ほど言いましたように、世の中のシステムが自家用車を使うことを前提につくられてきた長い時代の結果が今だと思います。ですから自家用車に頼らない社会づくりというのを並行してやることで、公共交通、バスや電車の利用が促進されるのかなという、ふんわりとした思いがあります。それを1人で叫んでもなかなかなので、交通政策上どう位置づけられているか、関心を持ってお尋ねしました。これから研究させていただきたいと思います。

話題を変えて最後あたり、50ページにバス・タクシー運転士の確保・定着というので、企業に御支援をいただいているということが載っております。労働者が職業を選択するときに、労働条件というのは最初に見るところなんですけど、どのように分析されていらっしゃるかお聞かせいただけませんか。

○内山総合交通課長 お尋ねは、バス運転士の本県における待遇についてのことであるかと理解しております。全国的に運転士不足が深刻化する中、人材を確保して、路線バスを持続可能なものとしていくためには、御指摘のとおり、処遇改善や賃金のベースアップをはじめ、そういった待遇の改善が重要な課題であると認識しております。

全国平均的にどうかという、公表された資料はありませんが、宮崎交通からの聞き取りによりますと、近年はベースアップや手当の増加、あるいはライフスタイルに合わせた働き方の選択など、様々な処遇改善の取組をまさに今行っているところと聞いております。本県としましても、バス事業者と連携して、運転士の労働改革、改善を支援することで、将来にわたって安心できる交通ネットワークの構築に取り組んでまいりたいと考えております。

○岩切委員 最後にいたしますが、③の就労環境改善に要する費用というのは、恐らくそういったことに対して見ていただいているんだろうと思います。現実一般的な労働者の平均よりも高いのか低いのか関心がありまして、高いということであれば、労働力はそっちに移行することはあり得るかなと想像いたしました。そういうようなところを、我々としても調査・分析をして、その確保について貢献できればなど感じておりました。ありがとうございました。

○山下委員 地域交通対策特別委員会ということで、今回参加させていただいたんですけれども、この課題については、私の市議会時代から——もう二十数年前なんです、バス会社の赤字路線というのが大きな問題になっておりました。当時、宮崎交通さんが事細かに地域交通を担っていただいておりますが、どうしても財政負担が、行政等も厳しいと。そして、宮崎交通も経営改革を求められる、そういう時代が二十数年前にありました。その中で、小型化や、廃止路線が決定されたりして、地域の中では非常に残念な気持ちで、それを飲み込まないといけなかった。これが実情なんです。

様々な資料を今回出していただいておりますが、課題というのは、やはり高齢化がどんどん進んでくる中での総合交通ですよね。買物難民が増え病院にも簡単に行けない、そして、治る病気も治らなくなるとか、その実態がもう本当に地域の大きな課題なんですよ。

その課題に対して、地域の中でお互いに知恵を出し、オンデマンド交通を導入したり、都城市の高崎交通さんのように事細かな運行をやってくれたりしています。それでも田舎になると、どうしても交通弊害が避けられません。

今後これだけ人口減少が続く中での交通対策、これがこの特別委員会の大きな課題でありますので、大きな決め手というのはなかなか難しいだろうと思うんですが、皆さん方が、今後の見通しをどう考えておられるのか、お聞かせいただくとありがたいと思います。

○内山総合交通課長 先ほどの説明と若干重複するところがございますけれども、バスをはじめとする地域公共交通をどのように持続可能にしていくかという点につきましては、まず公共交通、路線バスをはじめ、こちらは住民の日常

生活を支える重要な社会基盤であり、深刻化する運転士不足や利用者数の減少等による路線網の縮小については、県としても深刻な問題であると捉えております。

このため、県では、先ほど御説明しましたとおり、令和6年2月に策定した宮崎県地域公共交通計画に基づきまして、まずは現行の路線網の維持を図りつつ、地域の実情に応じた運行形態の転換、これはダウンサイジングやデマンド転換などですが、こちらを促していくことで、コスト構造を最適化し、将来にわたって持続可能な地域公共交通ネットワークを構築する。これが重要であると認識しております。

具体的な施策としましては、まずは、さらなる需要の掘り起こしなど、利用者数を増やすために、利用の促進はもとより、観光需要の取り込み、こちらを図りまして、MaaSを活用するだとか、あるいは鉄道等乗り継ぎの利便性を上げていく、それから、市町村と連携して割引施策を実施する、これら様々な施策に取り組んでまいりたいと思っております。

また、コスト構造を最適化して持続可能にしていくという観点から、運行の効率化、これが重要になってきますので、利用実態等を踏まえたコミュニティバスやデマンドバスへの転換、それから、路線の統廃合などの最適化、こういった取組を進めてまいります。

また、運行基盤の整備・充実、これも同様に重要な施策になりまして、運行費等の支援を継続していくだとか、あるいは外国人を含めた運転士確保をさらに強力に進めると、こういった取組を進めてまいります。

これらの取組を通じまして、引き続き持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けてしっかりと取組を進めてまいりたいと考えております。

す。

○山下委員 ありがとうございます。それで、私は都城市から宮崎市内まで毎日のように車で通っているんですが、路線バスが街中になればなるほど頻繁に走っています。けれども、高齢者の移動手段が問題なんですよね。車を運転できる間は、交通の不便を考えたこともないのですが、やはり中山間地に住む人たち、その姿を見ていると、私の近くでもそうなんですが、バスだと時間帯が合わない。病院に行っても病院で長いこと待たされる、そして、夕方の時間にも合わないというのが現実なんですよね。

街中は、割と絶えず車が走っていますから、料金も100円で乗り放題とか、高齢者には手厚い支援をされていますが、田舎になった場合に、本当は、平等にみんな税金払ってきたわけですから、やはり命と暮らし、教育というのは、僕はどんなに田舎に住んでいても平等が当たり前だと思います。けれども、現実には差がどんどん出ているんですよね。

財政負担がついてくることは間違いないんですが、地域交通について、運転手の確保も含めたそのあたりの課題を、もうちょっと真剣に考えてくれるとありがたいと思っています。このままでは、じり貧な状況を飲み込まないといけないのかなと思うんですが命に関わる件でもあります。将来的にはその辺の決め手というか、何かいい考え方というのは出ないものではないかな。

○内山総合交通課長 委員御指摘のとおり、特に、中山間地域における公共交通を含め、路線の廃止、減便が相次ぐ中、利便性が非常に課題になっていると認識をしております。

まずは、県としましては、中山間地域を含めた地域交通の維持、現状の維持、こちらについ

て取り組むことが重要だと思っております。少し重複しますが、バス事業者や市町村に対して、運行費の補助を継続的に取り組むほか、運行主体やルートの見直し、車両の小型化など、こういった既存路線バスの効率化を図ることで、何とか現状の路線を維持していくということが重要なと考えております。

また、近年は、利用実績データという、いわゆるどこからどこに誰が乗っているかといった実態を表すデータ、こちらも、これまであまり活用できてこなかったんですけれども、こういったデータ分析のような技術も発展してきております。よりニーズや利用実態を踏まえて、利便性の高い路線に再構築していく取組を市町村なんかと連携しながら、県としても推進していきたいと考えております。

○工藤委員 説明ありがとうございます。19ページの国の動きというものがございしますが、市町村または県で関連する事業などがあったら教えていただきたいなと思います。

○内山総合交通課長 この19ページに載せております「交通空白」解消等・デザイン全面展開プロジェクト」、こちらにつきましては、過年度から行われている事業でございまして、昨年度と今年度について御紹介しますと、令和7年度におきましては、三股町、それから高千穂町において、これらの事業を活用し、コミュニティバスのデマンド転換、あるいは乗合タクシーの新規導入、こういったものの実証運行が行われているところでございます。

また、今年度、令和8年度におきましては、これから事業の執行が始まるところでございしますが、都城市、延岡市、それから五ヶ瀬町、これらの市町村において、交通空白解消タイプの補助事業を活用予定と聞いているところでござ

います。

○**工藤委員** ありがとうございます。これの利用促進に対する県の案内は、あるんでしょうか。

○**内山総合交通課長** 県としては、国と連携しまして、補助事業の説明会や、施策の掘り起こしなどを、市町村に対して働きかけており、なるべく国の事業を活用して交通政策を拡充していくといった取組を継続的に進めているところでございます。

○**工藤委員** 関連して、国の動きの続きなんですけど、21ページの地域輸送資源フル活用という図18を見させていただきました。これは、大変素晴らしい取組だとは思いますが、やっているのは本省、運輸局においてと下に書いてあります。県が自治体と連携してやると思うんですが、これに対しての県の方向性とか市町村との連携とかがあれば教えていただきたい。

○**内山総合交通課長** この地域輸送資源のフル活用という新しい政策、これにつきましては、本県においてもバスの運転士不足が深刻化する中であって、交通ネットワークを持続可能にしていくために非常に重要な方向性であると認識しています。

また、本県においては、平成31年から、実は、日向市におきまして、スクールバスに一般の方を混乗させるような取組も既に行われているところではございます。

本県としましては、こういったスクールバス活用のほか、例えば、貨物車両を活用した貨客混載なども含めて、いわゆる緑ナンバー以外の白ナンバーの車両を含めたフル活用の施策というのは、これからも強力に進めていく必要があると考えておりまして、市町村への情報提供、それから市町村間の調整を担うなど、主体的な

役割を果たしていきたいと考えております。

○**渡辺委員** 御説明ありがとうございます。この交通空白の問題は、負のスパイラルに入っていると思います。結局、人口が減る、利用者が減る、したがって公共交通機関の数も減る、運転手も減ると。

この問題を将来的に最も効率的に解決していく手段の一つというのが、やはりAIを使った無人運転。海外なんかでは、皆さん御存じのように、当たり前のようにこれが使われているわけです。

40ページに、今の我が国における実装地域が10地域ある。大阪の万博のときなんかにも有名になっています。今までも本田議員なんかと一緒に話してきているんですけど、宮崎でも来年の国民スポーツ大会というのは非常に多くの人が集まって移動機会も増える。例えば、宮崎駅からプールとか、都城からKUROKIRISTADIUMとかいろんなところでたくさんの人が移動する。そこに、このレベル4を実証するって、ものすごくいい機会だと思っていて、何とかそれを実現できないのかというようなことを、これまで申し上げてきています。けれども、なかなか執行部のほうでは腰が重いと言いますか、市の問題だというような話も言われていましたけれど。これを一回やって……。

28ページに戻りますが、今は「のるーと」というような格好でAIを使って実際にバスに乗っていくというようなことをやられていますけれども、このレベル4の実証というのは、将来的には、この「のるーと」のほうに適用可能だと思うんです。特に、中山間地域においては非常に有効だと思う。

ですので、総合政策部におかれましては、このレベル4をどこかでやって、中山間地域にそ

れを適用していくということを、政策とするのが一番重要じゃないかと思うんですが、いかがでしょうか。

○内山総合交通課長 自動運転技術につきましては、運転士不足等の課題解決に資する有効な手段であると認識しておりまして、本県としても、その可能性に高い関心を寄せているところでございます。

現在、全国各地の実証実験の状況を概観しますと、自動運転技術は、現時点では長距離や複雑な運行というよりは、まず短距離の区間、あるいは専用道の区間、こういった限定されたエリアから導入していくことが現実的ではないかなと認識しているところでございます。

このため、地域内交通を主に担う市町村が、地域の特性、ニーズを踏まえて、実装に向けて現実的にアプローチしていくという方法が有力ではないかと思っております。一方で、自動運転導入につきましては、高度な技術的な知見、それから運行管理体制の構築など、市町村単独では、なかなか難しい面もございますので、本県としましても、先進技術を有する事業者と市町村のマッチングや、あるいは地元の交通事業者との調整、さらに国の支援制度の活用促進など、市町村の取組を多角的にバックアップする役割を担っていくべきではないかと、このように考えております。

また、宮崎県地域公共交通計画においても、自動運転の活用の検討というのも位置づけておりますので、まずは先進事例の調査分析を進めるとともに、市町村や事業者と綿密に連携しながら、本県における持続可能な交通の在り方について検討を進めてまいりたいと考えております。

○渡辺委員 今のお答えは、大変恐縮ですけれ

ども70点ぐらいだと思います。やはり、お答えの中で言われましたけれど、市町村がこれを進めていくというのは、人的資源においても、あるいは、国交省との交渉なんかにしても、やはり非常に負担が大きい、ハードルが高いんですよ。

ですので、市町村との連携というよりは、県が引っ張っていく、県がリードして国交省との折衝を含めて、あるいは民間交通事業者との折衝も含めて、企画のプロジェクトみたいな形でドーンと打ち上げて、ぜひどこかでこれをやりましょうみたいな形で引っ張っていく形にしないと、なかなか市町村からお願いしますとは言ってこないと思いますよ。

本当だったら来年の国民スポーツ大会で、本田委員ともいつも話していますけれども、宮崎駅からプールまでは近いし、「ぐるっぴー」を無人化するとか、そういうことを、今から考えれば間に合うんじゃないかと思うので、ぜひそこは御検討いただきたいと思います。

○内山総合交通課長 御指摘のとおり、自動運転社会実装に向けては、市町村任せにすることなく、県において主導的な役割を果たしていくことが重要だと認識しておりまして、本県における自動運転の導入の在り方、この最適な方法論をいち早く提示できるように、関係機関との連携をより深めて、能動的に調査研究など全力を挙げてまいりたいと考えております。

○黒岩委員 49ページの図について教えていただきたい。この広域的コミュニティバスというのがありますが、これは昔で言う、いわゆる廃止代替バス路線のことなんですか。

○内山総合交通課長 御指摘のとおりでございます。

○黒岩委員 この財政負担のところなんです、

例えば、一つの地域間幹線バス路線の赤字に対して、国、県、市の補助の負担割合はどうなっているのか教えていただきたい。

○内山総合交通課長 地域間幹線バスについては、国と県が、いわゆる協調補助という形で、まずは国の補助制度にのっとった形で同額を支援するという形になっております。また、現在、本県においては、いわゆるバス基金というものが設置されておまして、この国が定める水準を上回る部分についても、県と市町村で埋めるという形の支援制度になっておまして、その部分については、県と市町村だけが欠損補助を行うことになっています。

全体の割合は、県と市町村は2分の1ずつ、国と県も2分の1ずつになっているんですけども、恐らく御指摘は、欠損補助全額に占める県と市町村と国の割合ということだと思うんですけども、そちらは今、手元に数字がございませんので、また改めて御説明したいと思います。

○黒岩委員 例えば、1億円の赤字が出ている路線があった場合に、これについて、例えば、国が5,000万、残り2,500万ずつが県と市なのか、具体的に教えていただきたいと思います。

○内山総合交通課長 まず、1億円赤字があるとしめすと、これはイメージの話なんですけれども、例えば、国の制度では、1億円のうち5,000万程度が欠損補助の対象になります。仮にそうだとしめすと、国が2,500万、県が2,500万という形になります。

じゃあ、残りの5,000万をどうするのかという話になりますけれども、こちらは先ほど申し上げたバス基金の特例的な措置によりまして、残り5,000万のうち2,500万は市町村が、2,500万を県が支援するといった形になっております。

○黒岩委員 了解しました。

次に、このバス路線、特に市町村のコミュニティバスについては、ほとんど採算が取れていない状況で——恐らく事業費の10分の1も料金が取れていないんだろうなという気はしておりますが、そういったものを、いろいろな資源を総動員してやっていくという考え方もあります。一方で、都市計画の話になりますが、都市計画マスタープラン等で、コンパクトシティ・プラス・ネットワークというところがあって、例えば、ビッグデータを使うと、10年後にはこの集落に人がいなくなるとか、そういった将来を見据えた体系づくりといいますか、ちょっと厳しいことを言って、ここはちょっと将来性がないので無理ですよといったようなまちづくりとか、そういったものも考えていかないといけない。今どうするかという話じゃなくて、将来どうするかというところもありますので、そういう都市計画マスタープランの所管課あたりと議論して、今後どういうふうにしていくのか、そういった議論は、されていらっしゃるのでしょうか。

○内山総合交通課長 御指摘のとおり、いわゆる地域交通政策と都市政策の連携というのは非常に重要だと考えておまして、コンパクト・プラス・ネットワークといいますけれども、居住誘導区域とか人口を残すところ、それから、そうじゃないところを明確に区分した上で、交通ネットワークについても、その都市政策と連携して計画化していくということが重要だと考えております。

宮崎県公共交通計画におきましても、当然、都市部門とは調整した上で作成しておりますし、日常的な意見交換も行っておりますので、引き続き御指摘を踏まえながら、都市政策とも連携

しながら交通政策を推進してまいりたいと考えております。

○黒岩委員 最後にもう一点。地域のいろいろな資源を総動員するということについてお願いなんですけれども、例えば、自動車学校の送迎バス、こういったものについても期間によってはムラがありますから、そういったものがうまく使えないかということと。あと、医師会といえますか、クリニックあたりも、自前で送迎をしたいというところがあるんですが、道路運送法の関係で、なかなかできないといったところもあります。そういった規制緩和も含めて、それぞれの地域の分科会、そういったところにおいて、地域性を持った具体的な議論を進めていただきたいなという気がしておりますので、これはお願いしておきたいと思います。

○内山総合交通課長 御指摘のとおり、いわゆる自動車学校の送迎バスや病院、それから介護施設、こういった施設が持つ送迎車両、こういったものを地域で活用していくということが、これからの時代、必要になってくると考えております。

本県においては、まだ実装事例というのはいんですけれども、全国に目を転じますと、御指摘のとおり、自動車学校、教習所の送迎バスを住民も乗れるようにするとか、病院の送迎の混乗をさせる、あるいは、空いている時間に住民を運ぶと、こういった事例も徐々に出てきておりますので、こういった先進事例を研究しながら、本県においてどのように適用可能かということを引き続き考えてまいります。

○本田委員 御説明ありがとうございます。40ページの次世代交通技術の導入のところ——先ほど渡辺委員が70点という点数をつけられましたけれども、レベル4の事例しか出ていません。

ここ3年ぐらい、この自動運転社会実装推進事業が行われており、国の採択を受けている事業が、レベル4だけではないと私は認識しているのですが、委員の情報量を合わせる意味もありまして、どれぐらいの国、行政機関とかそういう機関が、この実装事業の採択を受けているのか共有いただけないですか。

○内山総合交通課長 大変恐縮でございますけれども、現在、国の事業が全国で何件採択されているか手元にはない状態なんですけど、詳細とか正確には後ほど御説明したいと思いますが、一昨年度、全国でいえば100か所程度の実装実験を行うという目標が国交省のほうから示されておりまして、実際の採択が99か所だったと記憶しております。かなり大規模に、主にレベル2の実装実験が全国で行われている状況だと認識しております。

○本田委員 ありがとうございます。国のこの事業の内容なんですけれども、初年度は100%の補助だったと思いますが、毎年下がってきている。その辺の情報があれば教えていただきたいなと思います。

○内山総合交通課長 国土交通省の行っている補助事業、これは自動運転社会実装推進事業と申しますけれども、最新の情報で申し上げますと、レベル4の自動運転サービスの実装に係る初期投資の支援をするといった内容になっております。補助対象経費は、車両の購入費や改造費、システムの構築費等でございます。補助率は5分の4で、補助上限額は、重点支援枠となると4億円、一般支援枠は2億円といった形になっております。

ただ、こちらは今年度からの事業でございますけれども、その事業要件としまして、令和9年度末までに全区間レベル4の自動運転を実装

する計画を策定公表することが申請条件となっております。少し前の補助事業ではレベル2でもよかったのですが、最新の補助事業ではこういった厳しい要件が課せられております。これが未達成の場合は補助金の一部を返還するといった公募要領になっておりまして、なかなかハードルの高い補助事業になっているというのが実情でございます。

○**本田委員** 茨城県境町は、もう3年ほど取組を進めていまして、令和9年度に、レベル4の自動運転を実装すると思うんですけど、早いもの勝ちというのもあるんだろうなと思っています。やはり先に先に進めていく、スピード感を持って、そういったことをやるべきなんではないかな。もちろん慎重にやることは必要だと思うんですけども、少しこの視点も必要なのかなと思いましたので、この1年間でできるだけしっかりまとめていきたいと思っております。

もう一点ございまして、持続可能なという話がございますけれども、皆様の御意見を聞いていまして、交通補助制度自体が赤字補填型の補助制度になっているのではないかなと思っています。

抜本的な議論として、宮崎の人口減少の状況や、広域となる宮崎の環境を考えたときに、交通インフラ——ハード、道路だとか高速道路だとか鉄道だとか、そういうハードと同じように、この交通も、社会インフラの一つとして捉えられているんでしょうけれども、特に、中山間村地域においては、事業者任せにいくと、絶対に持続可能なてあり得ないと思っています。宮崎ならではの——財政面、非常に厳しいのがよく分かっているんですけども、県の役割としてしっかり支えていく必要があるという

ような方向性で、議論や研究が必要なのではないかなと思います。そういった議論ですとか、調査ですとか、展開をされていないのか伺いたいと思います。

○**内山総合交通課長** 委員御指摘のとおり、路線バスは地域住民の生活を支えるのに不可欠な社会インフラであると我々も認識しております。地域の足が失われることは、通院や買物といった日常生活の維持のみならず、将来的な地域の衰退、あるいは人口の流出、こういったことを招くことにもつながりますので、県としては、これを重大な課題であると受け止め、主体的な役割を果たすことが重要であると考えております。

公共交通の運行形態につきましては、様々な方法がありまして、ほかの都道府県の県営バスのようなやり方もありますが、本県では宮崎交通を中心とする民間事業者が運行の主体となりまして、それを県及び市町村が支援するといった形態になっております。この形態については、路線バス事業者の民間企業における長年のノウハウやネットワークを活用し、効率的な運行ができるというメリットがあると考えております。

いずれにしても、県としましては、路線バスの維持、あるいはその拡充に向けて、民間事業者の責任であるというふうな考え方を持たずに、公共サービスであるといった考え方に基づいて、引き続き、その維持、運営、あるいは欠損補助、支援、こういったことに責任を持って取り組んでいく必要があると考えております。

○**川添委員** 運転士不足についてです。50ページに記載されている目標——乗合バスの運転士数を令和11年3月末に380名にもっていくとか、タクシーの運転士数を現状維持するという目標についてですが、その施策として、外国人の運

転士の確保を支援するということですが、県内で外国人のタクシー運転士とかバス運転士の方が仕事に就かれているのか、また、先進事例で、他県で外国人の方が、二種免許も取られて入ってこられている事例があるのか、今後、何年間ぐらいをめどに、どれぐらいの人数を確保しようとしているのか、どういうアプローチをしていくのか、何か取り組んでいることがあれば教えてください。

○内山総合交通課長 バス・タクシー運転士確保定着支援事業を用いた外国人運転士の受入れにつきましては、これは資料にあるとおりですが、人材を採用するための渡航費や日本語研修費用、それから免許取得費用について支援を行っているところでございます。

また、想定される対象国につきましては、フィリピン、インドネシア、ミャンマー等の東南アジア諸国を念頭に置いたものとなっております。

そして、具体的な採用計画についてでございますけれども、こちらは、まだ始まったばかりの事業であり、また、各事業者の最終的な採用判断もございますので、現時点で確定した採用予定人数、これをお示しすることは困難でございます。民間事業者へのヒアリングを通じて、年間3名から4名程度の採用を今年度に行っていくことを目標とすると、こういったふうに聞いております。

また、運転士不足については、これも宮崎交通からの聞き取りによりますと、令和7年12月時点で約50名の不足があると聞いておりまして、全てを外国人運転士で賄うことは不可能でございますけれども、こういった外国人運転士の活用も含めて計画的に採用人数を増やすと、こういったことに取り組んでまいりたいと思ってお

ります。

また、他県の事例でございますけれども、フィリピン人の路線バス運転士を採用した事例としまして、東京バスグループ沖縄営業所において、令和7年12月から実際に乗務いただいております。こういった他県の先進事例を学びながら、着実に運転士の採用定着を図ってまいりたいと考えております。

○川添委員 分かりました。

あと44ページのライドシェアですけれども、これも日向市等で、今体験乗車が行われているということですが、これも大体どれぐらい――先進県の事例で結構動いているところがあるのか、また、今後どれぐらいの年数でどれぐらい増やしていくのか、そういったところのイメージがあれば教えてください。

○内山総合交通課長 44ページに記載の日向市、それから西米良村の事例につきましては、こちら、公共ライドシェアという制度を活用したものになっておりまして、県内では14市町村において導入されております。また、全国で見ますと、実は、この公共ライドシェアという制度は、かなり昔からある制度でして、ちょっと正確な数字は手元にないのですが、1,000を超える導入事例があります。

本県としましては、いわゆる路線バスからの転換の一つの重要な選択肢として、市町村運行の公共ライドシェアの導入を、必要があれば支援していくということで、路線の再編、転換、統合と連携しながら、この公共ライドシェアの導入促進を図ってまいりたいと考えております。

○川添委員 ありがとうございます。

最後に、自動運転の質問が続きましたけれども、せっかくの機会ですから、もう一度確認します。各県で行われているこの社会実装、これ

がこれから実用化される場面も出てくると思うんですが、さっき金額は少しお話しされましたけれど、本県の場合、例えば、橘通りとか主要路線で、まず実装から始まって実用化するのにトータルでどれくらいの経費がかかるのか。システム、それから車両、そういったところで、いろいろ研究されていると思いますので、もし分かれば教えてください。

○内山総合交通課長 自動運転の実証運行の経費、これにつきましては、なかなか具体的に何億円と示すことは難しいところではございますけれども、レベル2なのか4なのか、あるいは実証運行期間を2週間ぐらいにするのか、それとも半年間やるのか、こういった様々な条件によって、金額の多寡というのは変動するものと認識しています。

一般的には、今年度の自動運転社会実装推進事業、これが補助上限4億円となっておりまして、レベル4で本格実装すると、4億円から10億円程度のかかなり大きな金額が必要となります。逆に、例えばレベル2で1週間だけ実証するといった事業であれば1億円程度、こういった相場感かなと思います。こちらのイメージになりますので、正確な見積り等は手元にない状況でございます。

○川添委員 分かりました。ありがとうございます。

○下沖副委員長 説明ありがとうございました。

21ページの下の方に、地域輸送資源のフル活用、こちらに地域交通法の地域公共交通特定事業として新たに創設とありますが、これにどのようなイメージを持てばいいのか。交通会議に取って代わるものなのか、地域公共交通会議を含めて、また新たなものを市町村でつくるのか、イメージをお聞かせください。

○内山総合交通課長 こちらの資料にあります地域交通法の地域公共交通特定事業は、資料でいうと19ページにあります地域旅客運送サービスを、新しく地域交通法の事業とし、位置づけるといった意味になっております。

その内容ですけれども、緑ナンバーではない施設送迎を担っている、例えば福祉施設とか病院、こういった方々、従来は地域公共交通会議のメンバーではありませんので、地域交通法の事業にも含まれていなかったところです。これは、今般の地域交通法の改正では、そういった白ナンバーの活用も地域交通法の世界の中に取り込んで、例えば地域公共交通会議に出席していただくとか——この事業が特定されますと、市町村が、運送事業者と、こういった施設送迎車両を持っている施設管理者を仲介、あっせんするという形になります。例えば、施設送迎車両の一部を運送事業者に貸して、一日のうち数時間はそれを運転して住民の方を運ぶだとか、こういったものを地域交通計画、地域公共交通会議の中で位置づけるといった改正の内容になっております。

○下沖副委員長 地域公共交通会議と地域交通計画をつくる法定協議会、2種類ある中で、両方に、その一般含めた施設——緑ナンバーではない民間の方たちも入れていくという考えですか。

○内山総合交通課長 今申し上げた会議というのは、地域交通法に基づく地域公共交通会議のことでございます。そこに施設管理者を位置づけるといった改正の内容になっております。

○下沖副委員長 19ページ。組織の立ち上げに支援が出るんですけれども、これを念頭に置いて、この補助金または支援を使えるものなのか。

○内山総合交通課長 こちらの補助事業の中で

は、1番、2番、3番、どれでも使えると思いますが、むしろ4番は少し違った毛色になっていまして、こちら、例えばNPOを立ち上げて、そのまちづくりNPOの方が運転手を引き受けて公共ライドシェアをやるとか、こういった取組も近年出てきています。この人材育成タイプというのは、そういったものを念頭に置いています。

逆に、こういった施設管理者、白ナンバーを活用しようというのは、1番、交通空白解消タイプや、3番、地域交通DX推進タイプ、こういった事業の中で、システム導入、運行費の補助というのを受けることができると、こういった制度になっております。

○下沖副委員長 これも、一番下の、地域で担う、NPOとかで担うとして、交通会議の承認をもらわないと、調整をかけないと活用できないですね。ここにも書いてある事業者ということとは。

○内山総合交通課長 お尋ねは、モビリティ人材・組織育成タイプを執行するにはということかと理解しておりますけれども、こちらの事業の応募と実施自体は、地域交通会議での承認は、要件等ではありません。もちろん連携をすることは想定されておりますけれども、会議における承認は不要となっております。

○下沖副委員長 ありがとうございます。使わせてもらいます。

○本田委員 今年度の事業、50ページについてお伺いします。昨年度の特別委員会で外国人材の確保の取組を調査させていただきました。今回、インドネシアとの連携協定——送出し・受入れに係る連携協定も結ばれたということで、この外国人運転士確保育成支援という事業が出てきておりますけれども、これのハードルの高さ

を感じております。すんなり人が取れるのかどうかとか、特に、宮崎交通で50数名のドライバーが、今足りないというお話もある中で、どれぐらいの期待がここにあって、どれぐらい確保できるのか、どういうふうな捉えられ方をされているのでしょうか。県がやることではないのかもしれないんですけども、その辺の見解があれば教えてください。

○内山総合交通課長 外国人運転士の路線バスへの採用については、一般論として申し上げますと、様々な課題があると認識しております。

まず利用者の方に対して信頼感を得るだとか、あるいは日本語の接遇の問題、それから当然ですけれども、大型の二種免許が必要ですので、日本において取り直さなければならないと、そういった様々なハードルがあるところでございまして、一挙に10人、20人と採用するのは、なかなか難しいと聞いています。

他方で、バス運転士確保については、そういった課題がありつつも喫緊の課題となっております。現状、運転士が足りないことによって減便をするといった事態も生じているところでございますので、宮崎交通としましても、積極的にこの制度を使って、何とか何人かは採用したいというような考え方を持っていると伺っております。

県としても、こういった運転士確保の取組を積極的に支援する必要があると考えておりまして、今年度は3名から4名程度の採用を目標として各民間事業者とも連携を深めているといった状況でございます。

○本田委員 ありがとうございます。送り出し機関も——J I A E Cさん、日本・インドネシア経済協力事業協会さんですが、そこと宮崎交通さんとのやり取りを聞いていますと、J I A

ECさん自体が人命にかかわるような人材を送り出したくないというような話があり、宮崎交通さんも困っていらっしゃるようなことも聞いています。そのあたりで、今回、連携協定も含めて、一步大きな前進なのではないかなと思っていますので、県としても、この部分に積極的に何か支援をしていただくことが大変重要かなと思っています。よろしくお願いいたします。

○内山総合交通課長 最初に説明した内容につきまして、一点、訂正をさせていただきたいと思います。

34ページについてでございます。県内における鉄道のICカードの導入状況について、口頭で「14駅」と申し上げましたが、正しくは「19駅」となりますので、ここで訂正させていただきたいと思います。申し訳ございませんでした。

○荒神委員長 それでは、ほかにはないようですので概要説明を終了いたします。

執行部の皆様は御退席いただいて結構です。
ありがとうございました。

暫時休憩いたします。

午前11時27分休憩

午前11時27分再開

○荒神委員長 委員会を再開いたします。

それでは、協議事項（１）の調査事項・調査計画等についてであります。

お手元に配付の資料１を御覧ください。

１の当委員会の設置目的につきましては、さきの臨時会で議決されたところでございますが、２の調査事項は、本日の初委員会で委員協議において決定することになっております。

２の調査事項の上段は、特別委員会の設置を検討する際に各会派から提案された調査事項に

なります。

ここで、矢印下の正副委員長整理案を御覧ください。この整理案は、正副委員長で協議の上、調査の一連の流れを考慮し、調査事項を整理したものです。

次に、活動方針案につきましては、資料１の３に記載のとおりであります。

そして、４の調査計画案につきましては、別紙を御覧ください。議会日程や委員長会議の結果を踏まえまして、別紙のとおり調査計画案を作成しております。６月から７月にかけて、参考人、交通事業者、国土交通省等を対象とした調査を行い、現状や課題等について整理します。その後、県内外における事例等について取組を行っている市町村等を対象に調査を行います。

この案を基本としながらも、必要に応じて、委員の皆様は御相談申し上げながら、また他の常任委員会、特別委員会とも調整をしながら調査活動を進めてまいりたいと考えております。

なお、調査先の都合により、調査時期等が変更になる場合もありますので御了承ください。

また、調査状況によっては、調査が午後にまで及ぶ場合がありますので御留意くださいますようお願いいたします。

ただいま御説明しました調査事項、活動方針、調査結果について御意見等がありましたらお願いいたします。

暫時休憩します。

午前11時31分休憩

午前11時39分再開

○荒神委員長 それでは、再開いたします。

先ほど皆さんからいただいた御意見も踏まえて、調査活動を進めてまいりたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、この決定に御意義ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○荒神委員長 それでは、協議事項（２）の県内調査についてであります。

再び資料１の別紙を御覧ください。

7月28日から29日で県北地域、8月25日から26日で県南地域を予定しております。当委員会の設置目的である持続可能な地域交通について、特に、中山間地域等の交通空白地帯や観光客等が利用する二次交通のことを中心に、県内の現状や取組等について調査を行いたいと考えています。

調査先と調整が必要となることから、現時点での委員の皆様への調査先の希望について御意見を聞かせていただき、準備させていただきたいと思っております。

県北調査、県内調査の調査先につきまして、御意見等がありましたらお願いいたします。

暫時休憩します。

午前11時40分休憩

午前11時40分再開

○荒神委員長 委員会を再開いたします。

委員長、副委員長に一任するという御意見をいただきましたが、そのような進め方に御意義ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○荒神委員長 それでは、そのように正副委員長で準備をさせていただきたいと思います。

それでは、協議事項（３）の県外調査についてであります。

再び、資料１別紙を御覧ください。

10月20日から22日で県外調査を予定しております。地域交通について、本県と状況が似ており、同様の課題を抱えている地域の取組を中心

に調査を行いたいと考えております。

県外調査の調査先につきましては、御意見等がありましたらお願いいたします。

暫時休憩します。

午前11時41分休憩

午前11時42分再開

○荒神委員長 それでは、委員会を再開いたします。

ただいまの御意見を参考にさせていただき、準備を進めていただきたいと思いますと思っておりますが、今の御意見を踏まえて、正副委員長に御一任いただけますでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○荒神委員長 それでは、そのような形で進めさせていただきます。

次に、協議事項（４）の次回委員会についてであります。

次回委員会につきましては、6月19日金曜日の開催を予定しております。全国で自動運転バス等の先進的な交通手段導入に向けた活動を行っているＢＲＪ株式会社にオンライン会議形式により御参加をいただき、地域交通の課題や次世代交通等をテーマとして意見交換をしたいと考えておりますが、いかがでしょうか。

暫時休憩します。

午前11時43分休憩

午前11時43分再開

○荒神委員長 委員会を再開いたします。

それでは、正副委員長に一任という形で準備をさせていただきたいと思います。

最後になりますが、協議事項（５）のその他でございます。委員の皆様から何かございませんか。

令和8年5月15日(金)

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○荒神委員長　ないようですので、次回の委員会は、6月定例会中の6月19日金曜日、午前10時から予定しておりますのでよろしくお願いいたします。

それでは、以上で本日の委員会を閉会いたします。

午前11時44分閉会

署 名

地域交通対策特別委員会委員長 荒 神 稔

