



宮崎県交通・物流 ネットワーク戦略

令和6年2月 宮崎県

目 次

<p>1 改定の趣旨 1</p> <p>2 戦略の期間 1</p> <p>3-① 戦略の構成 1</p> <p>3-② 戦略の構成（概念図） 2</p> <p>I 本県の交通・物流を取り巻く環境 3</p> <p>II 本県交通・物流の現状と課題 9</p> <p>1 本県交通の現状と課題 10</p> <p>（1）バス 10</p> <p>（2）鉄道 11</p> <p>（3）海上航路 12</p> <p>（4）航空 13</p> <p>（5）交通結節点 14</p> <p>2 本県物流の現状と課題 15</p> <p>（1）本県の貨物流動 15</p> <p>（2）航空貨物 15</p> <p>（3）鉄道貨物 15</p> <p>（4）トラック貨物 16</p> <p>（5）海上貨物 17</p> <p>（6）業種別の現状 18</p> <p>（7）共通する課題 19</p> <p>III 目指す目標と基本方針 20</p> <p>基本方針と主要施策の体系 21</p>	<p>1</p> <p>1</p> <p>1</p> <p>2</p> <p>3</p> <p>9</p> <p>10</p> <p>10</p> <p>11</p> <p>12</p> <p>13</p> <p>14</p> <p>15</p> <p>15</p> <p>15</p> <p>15</p> <p>16</p> <p>17</p> <p>18</p> <p>19</p> <p>20</p> <p>21</p>	<p>IV 展開する主な取組 22</p> <p>1 交通の主な取組 23</p> <p>【基本方針1】持続可能な地域公共交通ネットワークの構築</p> <p><施策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 23</p> <p><施策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 25</p> <p><施策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 26</p> <p>【基本方針2】国内外との交流を活性化させる交通ネットワークの構築</p> <p><施策4>交通の玄関口となるターミナルの機能充実 27</p> <p><施策5>国内拠点間の円滑な移動を支える広域交通ネットワークの維持・充実 28</p> <p><施策6>海外との交流を活性化させる国際交通ネットワークの構築 30</p> <p>2 物流の主な取組 32</p> <p>【基本方針1】安定輸送を担う物流ネットワークの構築</p> <p><施策1>効率的な物流網を支えるインフラの整備 32</p> <p><施策2>安定輸送の実現に向けた物流構造改革の推進 34</p> <p>【基本方針2】効率的な輸送体系の実現</p> <p><施策3>サプライチェーンの最適化による物流効率化の推進 36</p> <p><施策4>荷主・消費者への理解促進 38</p> <p>3 共通（交通・物流）の主な取組 39</p> <p>【基本方針1】災害に強い交通・物流体系の確保</p> <p><施策1>災害時においても機能する交通・物流網の構築 39</p> <p>【基本方針2】交通・物流分野の脱炭素化の推進</p> <p><施策2>環境負荷の少ないグリーンな交通・物流の促進 40</p> <p>V 役割分担や推進体制等 41</p> <p>1 主体別に期待される役割（交通） 42</p> <p>2 主体別に期待される役割（物流） 43</p> <p>3 数値目標 44</p> <p>4 戦略の推進体制 44</p>	<p>22</p> <p>23</p> <p>23</p> <p>25</p> <p>26</p> <p>27</p> <p>28</p> <p>30</p> <p>32</p> <p>32</p> <p>34</p> <p>36</p> <p>38</p> <p>39</p> <p>39</p> <p>40</p> <p>41</p> <p>42</p> <p>43</p> <p>44</p> <p>44</p>
--	---	---	---

1 改定の趣旨

- 「宮崎県交通・物流ネットワーク戦略」（以下「戦略」という。）は、「未来みやざき創造プラン長期ビジョン」（平成23年3月策定）に基づく「アクションプラン」（平成23年6月策定）に定められた交通及び物流に関する施策を効果的に展開していくために、具体的な取組を体系的に示すものとして、平成25年3月に策定したのですが、「長期ビジョン」（令和4年9月）及び「アクションプラン」（令和5年6月）が新たに策定されたことを受け、合わせて改定するものです。
- 戦略の改定にあたっては、交通分野における長期的な利用者の減少やコロナ禍による急激な落ち込み、物流分野における2024年問題などが大きな課題となる一方で、自動運転などAIを活用した先端技術の急速な実用化やグリーン社会の実現に向けた動きが本格化するなど、昨今の状況の変化をしっかりと捉え、県の役割と施策の具体化を図ることとします。



2 戦略の期間

令和6年度 ～ 令和9年度 （4年間）

3 ① 戦略の構成

- はじめに、本県の交通・物流を取り巻く環境を踏まえながら、交通・物流それぞれの現状と課題を抽出します。（なお、本戦略は、「交通編」と「物流編」に大別しています。）
- さらに、アクションプランに掲げる本県の交通・物流に関する取組方針（※）を踏まえ、本戦略の目指す目標を次のとおりとします。

< 目指す目標 > 将来にわたって県民生活や県内産業の成長・発展を支える交通・物流ネットワークの構築

- この目標を達成するため、基本方針及び主要施策を定め、具体的な取組を展開していくこととします。

※ アクションプランに掲げる本県の交通・物流に関する取組方針

高速道路などの高規格道路の整備促進や港湾機能の強化、陸海空における公共交通の利便性向上、将来にわたって持続可能な地域交通網の構築など交通・物流ネットワークの維持・充実に取り組みます。

3 - ② 戦略の構成（概念図）

交通

物流

I 本県の交通・物流を取り巻く環境

- 人口構造・人手不足
- 働き方改革・物流の2024年問題
- 交流人口（観光）
- 経済・産業
- 大規模行事の開催
- 技術革新
- 自然災害
- 交通・物流インフラ
- 脱炭素社会・SDGs
- 新型コロナの影響

II 本県交通・物流の現状と課題

交通の現状と課題

利用者の減少・運転士不足 など

物流の現状と課題

物流の2024年問題（物流の停滞）など

III 目指す目標と基本方針

<目指す目標> 将来にわたって県民生活や県内産業の成長・発展を支える交通・物流ネットワークの構築

交通の基本方針

- 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築
- 国内外との交流を活性化させる交通ネットワークの構築

物流の基本方針

- 安定輸送を担う物流ネットワークの構築
- 効率的な輸送体系の実現

共通の基本方針

- 災害に強い交通・物流体系の確保
- 交通・物流分野の脱炭素化の推進

IV 展開する主な取組

交通の主な取組

- 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
- 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
- 海外との交流を活性化させる国際交通ネットワークの構築など

物流の主な取組

- 安定輸送の実現に向けた物流構造改革の推進
- サプライチェーンの最適化による物流効率化の推進 など

共通の主な取組

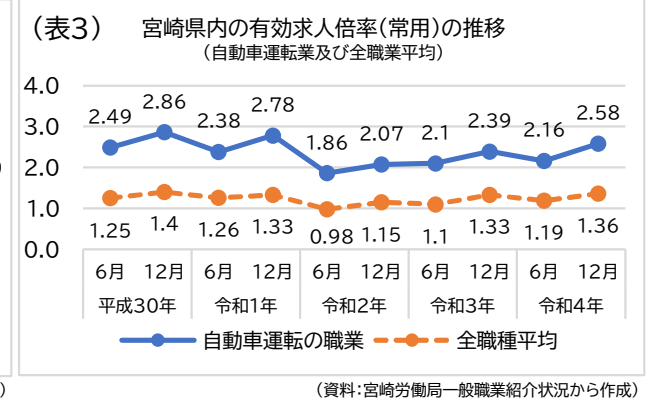
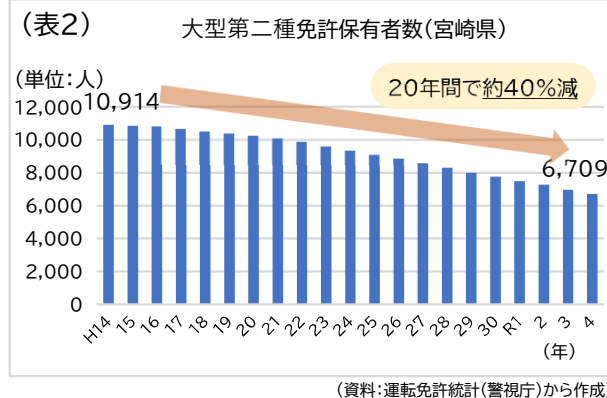
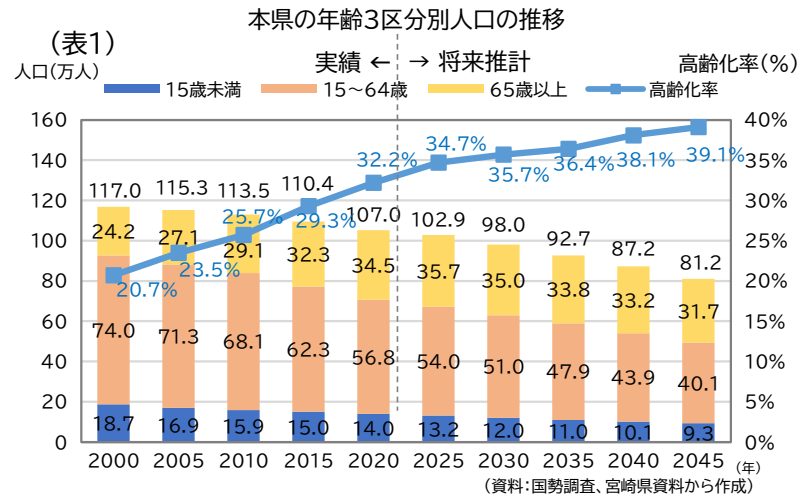
- 災害時においても機能する交通・物流網の構築
- 環境負荷の少ないグリーンな交通・物流の促進

Ⅰ 本県の交通・物流を取り巻く環境

1 人口構造・人手不足

公共交通の利用減への対応や担い手の確保が必要

- 本県の人口は、平成7年(1995年)の約117万6千人をピークに減少が続いています。(全国のピークは平成20年(2008年))
- 2000年代以降、死亡数が出生数を上回る「自然減」と転出超過による「社会減」の同時進行によって、減少速度が加速しています。
- 生産年齢人口(15~64歳)の減少等により、本県の有効求人倍率は平成27年(2015年)以降、1.00超の状況が続いており、様々な産業で人手不足が課題となっています。(表1)
- 特に、バスやタクシー、トラック等の運転士不足は年々深刻化しており、大型第二種免許保有者は20年間で約40%減少しているほか、自動車運転業の有効求人倍率は全職業と比べて高い状態が続いています。(表2、3)
- 今後、人口減少や運転士不足が進むことで、公共交通や物流網の維持が益々困難になることが予想されます。



2 働き方改革・物流の2024年問題

サプライチェーン全体での物流の効率化に向けた取組が必要

- トラックドライバーの働き方改革の一環として「時間外労働時間の上限規制(年間960時間まで)」が2024年(令和6年)4月から適用されます。
- 併せて、トラックドライバーの拘束時間を定めた「改善基準告示」により、拘束時間等も規制が強化されます。
- これらによって、トラックドライバー1人当たりの走行距離が短くなることで、物流が停滞し、経済や生活に影響が出ることが懸念されています。
- 特に、本県は長距離輸送が必要となる大消費地への物流の維持といった問題に直面しています。

「2024年問題」により2030年に運べなくなる荷物の割合(推計)

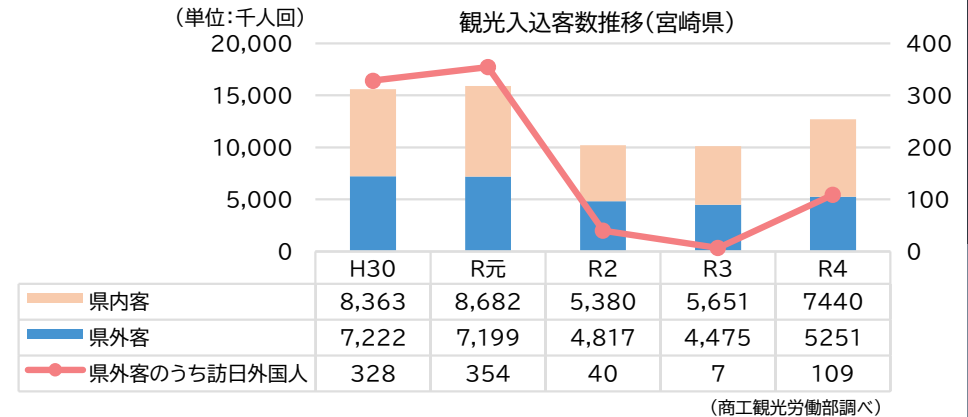
地域	北海道	東北	関東	北陸	中部
	39%	41%	34%	37%	36%
地域	近畿	中国	四国	九州	沖縄
	36%	37%	40%	39%	23%

※ 宮崎県では41%の荷物が運べなくなるという推計結果
(資料:野村総合研究所)

3 交流人口（観光）

特に外国人観光客（インバウンド）の早期回復が必要

- 本県の令和4年観光客数は約1,269万人回となっています。
（県外客 約525万人回、県内客 約744万人回）
- 県外客の交通手段は、九州内からはほとんどが乗用車を利用しており、関東や近畿地方など九州外からは、航空機の利用が多い状況です。
- 観光客の多くは日帰り客であり、比較的経済波及効果の高い宿泊客は約22%となっています。
- 訪日外国人観光入込客数は新型コロナの影響で大きく減少しています。
（R元 約35万人回 ⇒ R4 約11万人回）



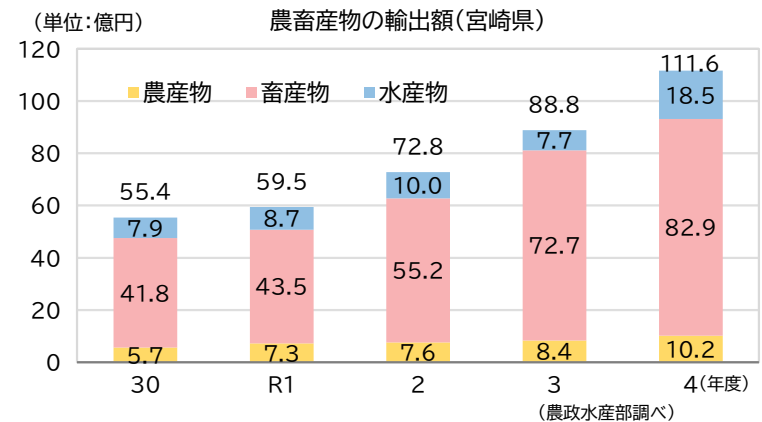
4 経済・産業

国内外からの外貨獲得に向けた交通網・物流網の構築が必要

- 経済活動のあらゆる分野で広域化・グローバル化が進展しています。
- 九州では、半導体関連の工場進出が相次ぎ、国内外との経済的な結びつきがさらに深まっています。
- 本県産農畜水産物の輸出額は11年連続で過去最高を更新しており、国内外との経済交流が拡大しています。



半導体関連企業の進出



5 大規模行事の開催

交通利便性の充実・向上が必要

- 今後、県内外で大規模行事の開催が予定されています。
【県内開催】2027年 第81回国民スポーツ大会・第26回全国障害者スポーツ大会
【県外開催】2025年 日本国際博覧会（大阪・関西万博）



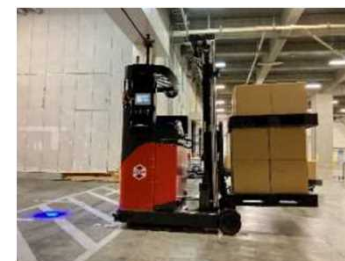
6 技術革新に伴う交通・物流環境の変化

先端技術の導入による交通・物流の効率化・高度化が必要

- 交通分野においては、地方都市を中心に予約に応じて配車指示や運行ルート計算等をAI等が行うオンデマンド交通システムの導入が進んでいます。
- また、運転士不足や過疎地域における移動手段の確保等に対応するため、自動運転への期待が高まっており、社会実装に向けた実証実験が実施されています。
- 新たなモビリティサービスとしてMaaS※が注目されており、本県では、全国に先駆けて、MaaSのスマートフォンアプリ「my route」を導入しました。
(※ Mobility as a Service：複数の公共交通機関や公共交通以外の移動サービスを最適に組み合わせ、一括した検索・予約・決済等を提供するサービス)
- 物流においても、2024年問題やカーボンニュートラル※への対応に向けて、物流施設における自動化・機械化やドローン物流の実用化、トラックの自動運転や隊列走行などの「物流DX」による生産性の向上が求められています。
(※温室効果ガスの「排出量」から、植林、森林管理などによる「吸収量」を差し引いて、合計を実質的にゼロにすること。)



自動運転車のイメージ
(国土交通省資料)



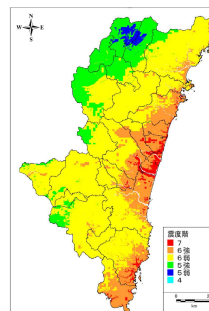
物流施設における自動化・機械化
(国土交通省資料)

7 激甚化、頻発化する自然災害

災害に強い交通・物流ネットワークの構築、代替輸送（リダンダンシー※）の確保が必要

(※「冗長性」、「余剰」を意味する英語で、国土計画上では、自然災害等による障害発生時に、一部の区間の途絶や一部施設の破壊が全体の機能不全につながらないように、予め交通ネットワークやライフライン施設を多重化したり、予備の手段が用意されている様な性質を示す。)

- 近年、豪雨や地震等の自然災害が相次いで発生しています。
- 令和4年9月の台風14号では鉄道網や道路網が寸断され、人流・物流等に影響が生じました。



最大クラスの地震による震度分布図



令和4年9月 台風14号により被災した国道327号

8 交通・物流インフラ<道路>

早期のミッシングリンク解消と暫定2車線区間の4車線化が必要

【東九州自動車道】

- 「大分県境～日南東郷」が供用中であり、「日南東郷～南郷」、「奈留～鹿児島県境」が整備中となっています。
- スマートICは、門川南、国富が供用中であり、新富（仮称）が整備中となっています。
- 「高鍋～西都」のうち約4.7km、「宮崎西～清武」のうち約3.7kmが4車線化事業中です。

【九州中央自動車道】

- 「雲海橋～平底」、「葦田～延岡」が供用中であり、「熊本県境～雲海橋」が整備中となっています。

【都城志布志道路】

- 「乙房～鹿児島県境」が供用中、「都城～乙房」が整備中であり、令和6年度に全線開通予定となっています。



東九州自動車道「清武南～日南北郷」が開通（令和4年度）



都城志布志道路（金御岳IC～末吉IC）

9 交通・物流インフラ<港湾>

港湾の機能強化に向けた整備が必要

【細島港】

- 原木輸出の拡大への対応のため、令和元年度から16号岸壁を整備しています。
- RORO貨物の需要増加に対応するため、令和4年度から19号岸壁の整備に着手しています。

【宮崎港】

- フェリーの大型化に対応するため、令和3年度に上層階乗降口に接続するサイドスロープを整備しました。

【油津港】

- 令和3年度までに既存第10岸壁の耐震強化を実施しました。
- モーダルシフト等に伴う大型船舶の就航を可能とするため、令和5年度から第10岸壁の延伸に着手しています。



細島港19号岸壁整備の新規事業化決定（令和4年度）

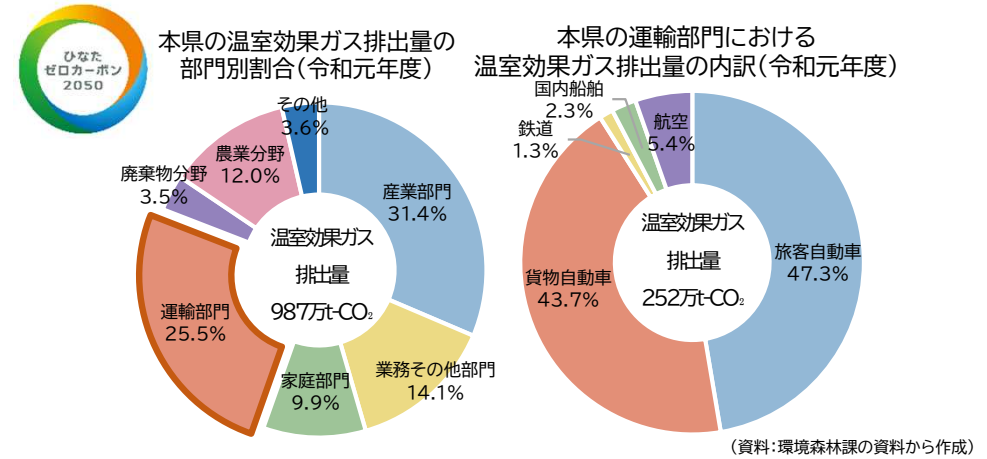


宮崎港サイドスロープ

10 脱炭素社会に向けた取組の加速

環境負荷の少ない交通・物流の推進が必要

- 2020年(令和2年)10月の国のカーボンニュートラル宣言以降、脱炭素化に向けた動きが大きく加速しています。
- 本県においても2023年(令和5年)3月に「第四次宮崎県環境基本計画」を改定し、2030年度(令和12年度)における宮崎県の温室効果ガス排出量を2013年度比(平成25年度比)50%削減することとしています。
- 本県の二酸化炭素排出量の25.5%を運輸部門が占めており、そのうち90%が自動車を生発源としています。



11 持続可能性 (SDGs) に対する意識の高まり

SDGsの視点を踏まえた交通・物流施策の推進が必要

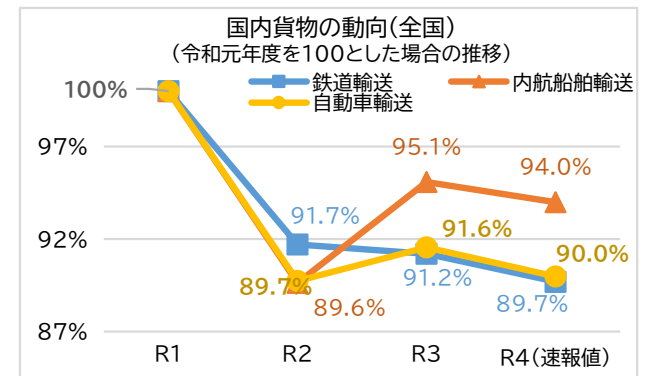
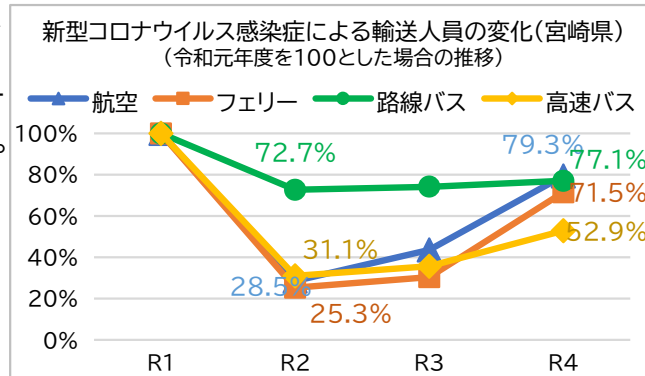
- 国連の「持続可能な開発目標 (SDGs)」では、17の目標と169の達成基準が示されており、世界的に持続可能な社会を目指していく考え方が広がっています。
- 本県においてもSDGsの達成に向けた取組が重要です。



12 新型コロナウイルス感染症の拡大による影響

ニューノーマル (新たな日常) に対応した交通・物流サービスの確保・維持が必要

- 交通においては、外出自粛や休業要請に伴い、移動需要が激減し、大きな打撃を受けました。
- 令和4年度の本県公共交通の輸送人員は、コロナ禍前(令和元年度)の約7割にとどまっています。
- 物流においては、経済活動の停滞等によって、貨物量が減少しています。
- 一方、宅配便については、コロナ禍において在宅が増えたことなどによる通信販売需要の高まりなどによって、取扱量が増加しています。



(資料:自動車輸送統計、鉄道輸送統計、内航船舶輸送統計から作成)

II 本県の交通・物流の現状と課題

1 本県交通の現状と課題 (1) バス

～県民の日常生活に欠かせない移動手段として重要な役割を担っています。～

現 状

【バスを取り巻く動向】

- 新型コロナの影響による利用者数の減少や燃料高騰等に伴い、バス事業者の経営は厳しい状況にあります。

【本県の乗合バス】

- 乗合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3年度は約687万人となっています。
(令和元年度比：72.0%)
- 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人となっています。
(令和元年度比：85.3%)
- 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、落ち込んでおり、令和4年度は約56万人となっています。
(令和元年度比：87.1%)
- 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%)

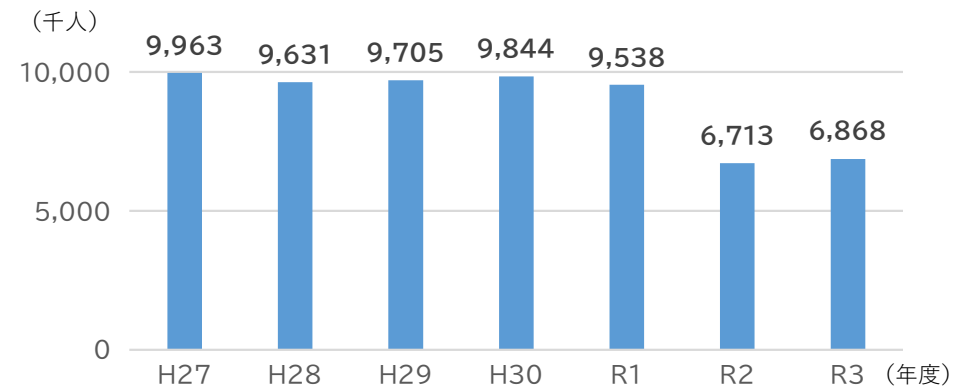
【車両のバリアフリー化】

- 県内主要バス会社の路線バス車両に占めるノンステップバスの割合は、令和4年度末時点で41.6%となっています。
(全国（令和3年度末）：61.3%)

課 題

- 新型コロナの影響により、バスの利用者数は大きく落ち込んでいることから、まずはコロナ禍前の水準への回復が必要です。
- 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ことから、高齢者にとって移動しやすい環境の整備が必要です。
- 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サービスを提供していく必要があります。
- バス路線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に対応していく必要があります。

【本県の乗合バスの年間輸送人員推移】（高速バスを含む）



(出典：九州運輸要覧)

1 本県交通の現状と課題 (2) 鉄道

～大量性・速達性・定時性に優れ、CO₂排出量が極めて少なく、生活交通路線・広域的な移動手段として重要な役割を担っています。～

現 状

【鉄道を取り巻く動向】

- 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正（令和5年10月施行）により、利用者数の少ないローカル鉄道を再構築するための仕組みが創設されました。

【本県の鉄道路線】

- 1日あたりの平均利用者数は、新型コロナの影響で大きく落ち込み、その後、緩やかに回復傾向にあります。
- 特に利用者数の少ない吉都線・日南線は、沿線市町や鉄道事業者等と一体となって、地域の実情を踏まえた利用促進策に取り組んでいます。
- 日豊本線は、県内部分が単線である上、大分・鹿児島県境間が高速化されていません。
- ICカード「SUGOCA」について、平成27年度から宮崎駅を中心とした12駅で導入されています。

【バリアフリー化】

- 国の整備方針に基づき、1日の利用者数が2千人以上の県内の駅については、すべてバリアフリー化がされています。

課 題

- 特に輸送密度の低い吉都線と日南線は、路線の存続が不安視されており、沿線市町と連携した利用促進の取組による輸送密度の維持・向上が必要です。
- ICカード「SUGOCA」の利用エリア拡大や駅舎等のバリアフリー化など、利便性、快適性等の向上について、継続したJRへの働きかけが必要です。
- 日豊本線の本県と大分・鹿児島両県との県境間の高速化整備の取組が必要です。
- 引き続き、東九州新幹線をはじめとした新幹線整備に向けた議論が必要です。

【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))

1 本県交通の現状と課題 (3)海上航路

～大都市圏から遠隔地にある本県において、大量にヒト・モノを一度に輸送できる移動手段として重要な役割を担っています。～

現状

【海上航路を取り巻く動向】

- 新型コロナの影響による利用者の減少や、燃料高騰等に伴う運航費用の増加などにより、経営環境は不透明な状況にあります。

【本県の長距離フェリー航路】

- 宮崎港～神戸港の1航路となっています。
- 令和4年に新船「フェリーたかちほ」、「フェリーろっこう」が就航し、近年の旅行ニーズに合わせて個室を大幅に増加させるなど多様なニーズに対応した設備の充実が図られました。
- 新船就航後、旅客利用者は増加傾向にありますが、コロナ禍前の水準までは回復していません。
- 官民で構成される宮崎県長距離フェリー航路利用促進協議会により長距離フェリーの利用を促進しています。

【本県の離島航路】

- 本県には、島野浦航路（延岡市）、大島航路（日南市）、築島航路（串間市）の3つの離島航路があります。
- 島民や観光客の重要な移動手段となっていますが、利用者数の減少や燃油価格の高止まりなどにより厳しい経営環境に置かれている状況です。

課題

【長距離フェリー航路】

- 長距離フェリーの認知度を向上させ、新規旅客の獲得を図るため、宮崎や神戸での継続的なPR活動が必要です。
- 船内イベントの充実などにより、船旅の魅力を向上させ、リピーターを確保する取組が必要です。
- コロナ禍を契機に、減少が進んだ団体客の利用回復に向けた取組が必要です。

【離島航路】

- 離島と本土を結ぶ唯一の交通手段である離島航路の維持に取り組む必要があります。

【長距離フェリー運航会社における一般旅客数等の推移】

年度	H30	R元	R2	R3	R4
一般旅客数（人）	136,461	132,303	33,416	40,301	94,609
トラック輸送数（台）	70,971	66,353	60,243	59,918	61,036

（出典：宮崎カーフェリー（株）の資料を総合交通課で加工）

【離島航路の利用実績】

（単位：人）

航路の概要			H30	R1	R2	R3	R4
航路名	航路事業者	便数					
島浦～浦城（延岡市）	日豊汽船株	16	103,538	106,685	94,974	86,447	93,186
大島～目井津（日南市）	日南市	4	9,478	8,539	17,761	8,318	7,877
築島～舩（へた）（串間市）	串間市	不定期	118	91	70	63	52

（総合交通課調べ）

1 本県交通の現状と課題 (4) 航空

～大都市から遠方に位置し、高速交通網も脆弱である本県において、広域的で速達性に優れた移動手段として重要な役割を担っています。～

現 状

【航空を取り巻く動向】

- 令和2年2月以降、新型コロナの影響により、旅客数は大幅に減少しましたが、国内線・国際線ともに回復基調にあります。
- 国の水際対策が緩和された令和4年10月以降は、各空港において訪日外国人の受入環境等の整備が進められていますが、特に地方空港においてはグランドハンドリング人材の不足等により、国際線が再開されていない路線もあります。

【本県発着の国内線】

- 現在、5都市7路線を運航しています。
- 国内線利用者数は、平成9年度の約347万人をピークに、令和2年度には新型コロナの影響により約91万人まで減少しましたが、令和4年度には約253万人まで回復しています。

【本県発着の国際線】

- 国際定期便（ソウル線、台北線）は、新型コロナの影響により、令和2年から運休となっていましたが、令和5年9月からソウル線の運航が再開されています。
- チャーター便は、令和4年11月に2年8か月ぶりとなるソウルからの便が運航されたのを皮切りに、これまでプサン線、台北線の3路線が運航されています。

【宮崎空港における利便性向上の取組】

- 小型機対応型旅客搭乗橋（ひなたらくちんブリッジ）の導入や、国際線専用保安検査場の整備など、利用者の利便性向上が図られています。

課 題

【国内線】

- 新型コロナの影響による減便の解消等により、旅客数は回復基調にあるものの、令和4年度は平成30年度の約8割にとどまるため、まずはコロナ禍前の水準への回復が必要です。
- かつて路線のあった広島空港や関西万博を契機として地方路線が強化される神戸空港など、地方間路線には一定の需要があると考えられるため、路線の誘致に向けた取組が必要です。

【国際線】

- 令和5年9月から運航が再開されたソウル線の維持・充実の取組や、新型コロナの影響により令和2年から運休となっている台北線の早期再開に向けた取組などが必要です。

【国内線の利用状況】

年度	H9	H30	R1	R2	R3	R4
利用者数	3,465,750	3,192,836	3,116,447	910,438	1,390,325	2,527,743
東京(羽田)	1,272,202	1,552,181	1,481,322	391,364	612,507	1,153,131
東京(成田)	—	119,286	138,117	35,843	104,098	136,858
大阪(伊丹)	792,720	602,471	601,849	187,128	265,170	495,661
大阪(関西)	175,284	122,756	115,936	32,729	61,336	131,983
名古屋	647,837	168,559	157,347	54,037	66,775	117,502
福岡	341,383	537,819	534,419	183,098	250,317	426,473
沖縄	68,774	88,153	85,216	25,604	29,046	64,079
※チャーター便等	167,550	1,611	2,241	635	1,076	2,056

※ H9は高知、松山、長崎、札幌、広島、岡山線の利用者数、H30～R4はチャーター便の利用者数

【国際線の利用状況】

年度	H30	R1	R2	R3	R4	
利用者数	140,196	71,350	0	0	0	
ソウル線	うち外国人	91,339	50,369	0	0	0
	うち日本人	77,342	37,982	0	0	0
	うち外国人	13,997	12,387	0	0	0
	うち日本人	32,882	20,981	0	0	0
	うち外国人	23,335	14,022	0	0	0
	うち日本人	9,547	6,959	0	0	0
台北線	うち外国人	15,975	0	0	0	0
	うち日本人	13,991	0	0	0	0
	うち日本人	1,984	0	0	0	0
チャーター便	運航便数	0	0	0	0	44
	利用者数	0	0	0	0	6,480

1 本県交通の現状と課題 (5) 交通結節点

～複数の交通機関を利用する場合でも円滑に移動できることが重要です。～

現 状

【宮崎空港】

- 宮崎空港には、鉄道が乗り入れているほか、ターミナルビル前に有人のバス停、タクシー乗り場が設置されていますが、乗り場への案内が分かりにくいとの意見があることや、時間帯によっては、バスや鉄道との連絡時間が長くなっています。

【鉄道駅】

- 宮崎駅及び南宮崎駅は、概ね円滑に他の交通機関と結節されていますが、その他の主要駅によっては、バスの乗り入れや、鉄道とバスのダイヤの連絡などが不十分な状況にあります。

【フェリーターミナル】

- フェリーターミナルでは、フェリーとバス、タクシーによる結節が行われていますが、フェリーの到着時間が変更となった場合の対応が不十分な状況にあります。

【交通結節点のバス停留所】

- 乗合バスやコミュニティバス及び高速バスは、バスターミナル等においてバス同士で結節するとともに、宮崎空港や鉄道駅、フェリーターミナルといった交通結節点において他の交通モードとも結節されていますが、中にはダイヤの連絡が不十分であったり、案内表示のわかりやすさに配慮が必要な状況もあります。

課 題

- 各交通モードの乗り継ぎを考慮したダイヤ調整など、結節強化（乗り継ぎの円滑化）を図ることが必要です。
- MaaS等の最新のデジタル技術を活用し、複数の交通機関で使用できるデジタルチケットの販売など、利便性の向上を図ることが必要です。



2 本県物流の現状と課題

(1) 本県の貨物流動

※令和3年全国貨物純流動調査（物流センサス）より

現状

【本県の国内物流】

①本県発貨物（貨物量 約592万トン）（表1）

- 輸送先 九州・沖縄 52.6% 近畿地域 19.6% 関東地域 12.5%
- 輸送品類 化学工業品 23.4% 軽工業品 20.6% 農水産品 19.5%

②本県着貨物（貨物量 約663万トン）（表2）

- 発送元 九州・沖縄 67.0% 近畿地域 11.7% 中国地域 9.4%
- 輸送品類 化学工業品 38.7% 軽工業品 16.6% 農水産品 14.4%

(2) 航空貨物

現状

- 精密機器、高級鮮魚等の高付加価値、速達性が重視されるものなどを輸送しています。
- 宮崎空港では、貨物専用機が運航していないため、旅客便を貨物輸送にも利用していますが、近年の機材の小型化により、輸送能力が低下している状況に加え、コロナ禍による経済活動の停滞により、輸送量は減少している状況です。

（表3）

(3) 鉄道貨物

現状

- 日豊本線の貨物列車は、1日最大2便運行されていますが、大分以南は単線で列車待合の必要があるほか、大分県境が急勾配であるため長編成列車の運転が困難な状況です。（表4）
- 県内の貨物コンテナ駅は4駅（延岡・南延岡・佐土原・都城）であり、実際に貨物列車が乗り入れている駅は2駅（延岡・南延岡）となっています。
- 佐土原・都城駅は拠点駅（延岡駅・鹿児島貨物ターミナル駅）間をトラックで輸送するオフレールステーション（ORS）となっています。
- 物流の2024年問題や脱炭素社会に向けたモーダルシフトの受け皿としての役割が期待されています。

（表1）【本県発 品別・地域別の年間流動量】

（単位：千トン）

品 類	北海道	東北	北陸 甲信越	関 東	東 海	近畿	中 国	四 国	九州 沖縄	計	割合
農水産品	2	3	8	191	178	394	41	14	323	1,154	19.5%
林産品	0	0	87	6	28	110	26	0	469	726	12.3%
鉱産品	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0.0%
金属機械工業品	1	8	16	38	54	19	118	1	164	419	7.1%
化学工業品	0	3	8	65	40	214	25	15	1,015	1,385	23.4%
軽工業品	17	9	12	343	22	352	46	35	383	1,219	20.6%
雑工業品	7	13	7	42	18	72	11	1	213	384	6.5%
排出物	0	0	0	36	0	0	0	0	300	336	5.7%
特殊品	0	0	0	18	20	0	0	10	247	295	5.0%
合 計	27	36	138	739	360	1,161	267	76	3,116	5,920	
割 合	0.5%	0.6%	2.3%	12.5%	6.1%	19.6%	4.5%	1.3%	52.6%		

（表2）【本県着 品別・地域別の年間流動量】

（単位：千トン）

品 類	北海道	東北	北陸 甲信越	関 東	東 海	近畿	中 国	四 国	九州 沖縄	計	割合
農水産品	2	0	3	1	8	132	156	1	652	955	14.4%
林産品	0	0	0	0	0	0	1	21	5	27	0.4%
鉱産品	0	0	0	0	0	0	0	0	585	585	8.8%
金属機械工業品	1	5	73	68	23	183	26	16	138	533	8.0%
化学工業品	0	16	30	110	133	384	422	129	1,341	2,565	38.7%
軽工業品	2	1	30	9	5	44	17	20	970	1,098	16.6%
雑工業品	0	8	16	27	12	36	2	4	102	207	3.1%
排出物	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0.0%
特殊品	0	0	0	1	7	0	2	0	648	658	9.9%
合 計	5	30	152	216	188	779	626	191	4,443	6,630	
割 合	0.0%	0.5%	2.3%	3.3%	2.8%	11.7%	9.4%	2.9%	67.0%		

（表3）【宮崎空港の貨物取扱実績】

（単位：トン）

年度	H30	R元	R2	R3	R4
取扱量	7,154	6,205	4,074	4,326	4,319

（出典：国土交通省「空港管理状況調書」）

（表4）【延岡駅発着JR貨物ダイヤ等】

（R5.3月末現在）

構成等	運 行	発 着
10両編成 12ftコンテナ換算 50個	7便/週	延岡(19:53発)～北九州(夕) ～百済(夕)～東京(夕)(翌20:10着)
4両編成 12ftコンテナ換算 20個	3便/週	南延岡(19:56発)～延岡 ～北九州(夕)(翌1:15着)

※百済(夕)駅は大阪市に所在

（出典：総合交通課調べ）

※(夕)は貨物ターミナル駅を示す

2 本県物流の現状と課題 (4)トラック貨物

現 状

- 本県発の貨物はトラック輸送が中心であり、遠隔地である近畿以遠であっても多くの貨物が陸送されています。(表1)
- 本県着の貨物の多くは、各地から一旦北部九州に集約され、九州各県分に分けられた後、本県に届いている状況です。
- 大都市圏からの貨物の多くは、大都市圏の運送事業者によって輸送されています。これにより、本県の運送事業者は、帰り荷の確保が困難となり、途中の地域で様々な貨物を積み卸しながら、陸路を走って本県まで帰ってくるが多くなっています。
- トラックドライバーは慢性的に不足しており、他産業と比較して高齢化が進んでいます。(表2)
- 物流業界を魅力ある職場とするため、働き方改革に関する法律が2024年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「2024年問題」に直面しています。
- トラックドライバーの労働時間が短くなることから、特に遠隔地への陸送での輸送が困難となることが懸念されています。(表3)
- 国は「物流革新に向けた政策パッケージ」を策定し、賃上げや人材確保など、輸送力不足の解消に向けた取組を進めています。(表4、表5)

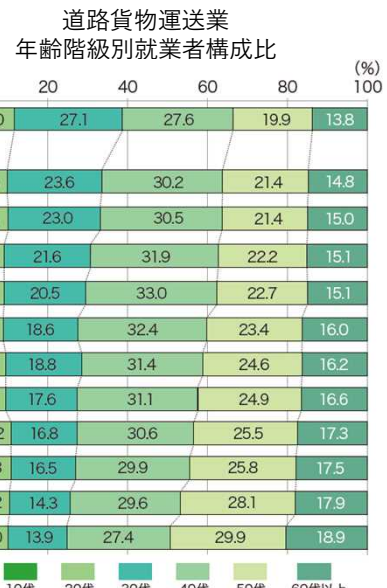
(表1)

本県発貨物の流動量 (令和3年10月(3日間調査))

輸送機関	関東以遠	東海	近畿	中国	四国	九州沖縄	計	割合
鉄道	140	32	32	39	0	1	244	0.5%
トラック	3,824	3,896	3,716	2,031	578	26,922	40,967	85.3%
船舶	1,054	896	2,383	1,593	0	869	6,795	14.1%
航空	21	0	0	0	0	1	22	0.0%
合計	5,037	5,143	5,812	3,664	578	27,792	48,028	

(資料：物流センサスから総合交通課作成)

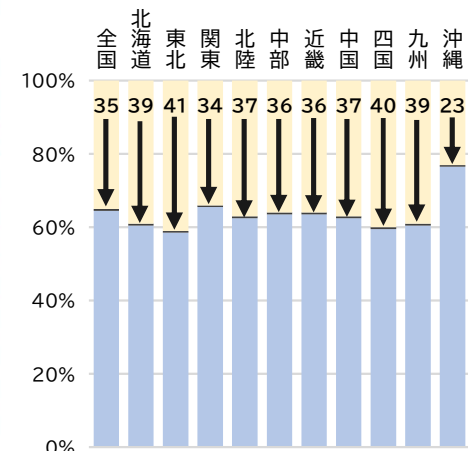
(表2)



(資料：公益社団法人全日本トラック協会「日本のトラック輸送産業の現状と課題2023」より)

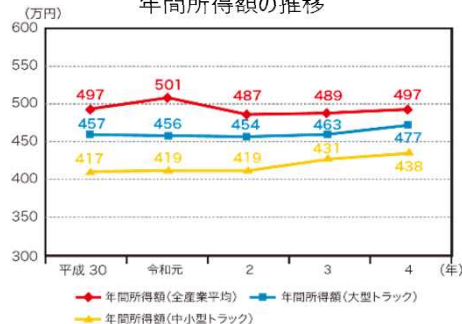
(表3)

「2024年問題」により2030年に
運べなくなる荷物の割合



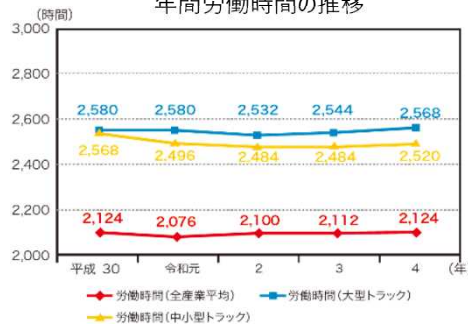
(資料：野村総合研究所)

(表4) トラックドライバーの
年間所得額の推移



(資料：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より)

(表5) トラックドライバーの
年間労働時間の推移



2 本県物流の現状と課題 (5) 海上貨物

現状

- 九州内の港湾の取扱貨物量（令和3年実績）は、北九州港が1位であり、本県では、宮崎港が10位台、細島港が20位台、油津港が30位台となっています。
- 物流の2024年問題や脱炭素社会に向けたモーダルシフトの受け皿としての役割が期待されています。

【本県の国内定期貨物航路】

（カーフェリー）

- 宮崎港～神戸港の1航路となっています。
- 令和4年に貨物積載量を増加させた新船「フェリーたかちほ」、「フェリーろっこう」が就航しています。
- 上り荷に比べ、下り荷の利用が少ない状況が続いています。

（RORO船）（表1）

- 細島港、宮崎港、油津港と関西や関東方面への定期航路を有しています。
- 「HAKKOひなた」が、宮崎・細島港と大阪の堺泉北港との間を運航しています。（堺泉北港で他船社と接続することで、千葉中央港への一貫輸送を実施しています。）
- 「琉球エクスプレス3・7」が、油津港と東京港との間を運航しています。

【本県の国際定期貨物航路（コンテナ航路）】（表2・3・4）

- 細島・油津港ともに、港の背後に製造業が多く立地するため輸移出超過の状況です。（両港とも原材料などのバルク貨物（鉱物や木材チップ等）が多いため。）

（細島港）

- 韓国、中国、台湾航路が開設されており、神戸経由のフィーダー輸送※も行われています。※主要港から大型船が寄港できない地方港への小型船による2次輸送等のこと。

（油津港）

- 神戸経由のフィーダー輸送が行われています。

（表1）

【RORO航路】 （令和5年12月末現在）

船名	航路	便数/週	総トン数	積載能力	船会社
HAKKOひなた	細島（火・木・日）-大阪-宮崎（火・木・土）	週3便	4,999	13mシャーシ70台 乗用車103台	八興運輸
琉球エクスプレス3	油津（月・水・金（土））-東京（名古屋）	3便	10,034	13mシャーシ148台 乗用車135台	マルエフフェリー
琉球エクスプレス7	油津-志布志-那覇-志布志			13mシャーシ187台 乗用車204台	

（出典：港湾課調べ）

（表2）

【コンテナ航路】 （令和5年3月末現在）

港名	航路	便数/週	積載能力	船会社
細島	韓国	1便（金）	420TEU	長錦商船（SINOKOR）
		1便（月）	342TEU	高麗海運（KMTC）
		1便（水）	724TEU	CMA-CGM
	中国	1便（水）	1,020TEU	神原汽船
	台湾	1便（火）	1,020TEU	愛媛オーシャンライン
神戸（フィーダー）	1便（日）	416TEU	OOCL（井本商運）	
油津	神戸（フィーダー）	1便（日）	416TEU	OOCL（井本商運）

（出典：港湾課調べ）

※TEU・・・20feet（コンテナの長さ約6m）換算のコンテナ取扱個数の単位
20feetコンテナ1個を1TEU、40feetコンテナ1個を2TEUとして計算する

（表3）

【港湾別貨物取扱量の推移】 （千トン）

港名	区分	H30	R1	R2	R3	R4（速報値）
細島港	輸移出	1,164	1,209	1,176	1,052	912
	輸移入	2,642	2,568	2,430	2,411	2,264
	小計	3,806	3,777	3,606	3,463	3,176
宮崎港	輸移出	3,591	3,470	3,186	3,196	3,238
	輸移入	4,029	3,725	3,335	3,293	3,533
	小計	7,620	7,195	6,521	6,489	6,771
油津港	輸移出	207	214	254	240	281
	輸移入	1,112	1,052	811	973	1,034
	小計	1,319	1,266	1,065	1,213	1,315
合計	輸移出	4,962	4,893	4,616	4,488	4,431
	輸移入	7,783	7,345	6,576	6,677	6,831
	小計	12,745	12,238	11,192	11,165	11,262

（出典：国土交通省「港湾統計」）

（表4）

【コンテナ貨物取扱量（実入り）の推移】 （TEU）

港名	区分	H30	R1	R2	R3	R4（速報値）
細島港	輸移出	12,465	12,326	12,758	11,226	10,289
	輸移入	8,679	9,085	7,582	7,049	6,405
	小計	21,144	21,411	20,340	18,275	16,694
油津港	輸移出	544	436	567	1,872	1,590
	輸移入	292	309	210	262	266
	小計	836	745	777	2,134	1,856
合計	輸移出	13,009	12,762	13,325	13,098	11,879
	輸移入	8,971	9,394	7,792	7,311	6,671
	小計	21,980	22,156	21,117	20,409	18,550

（出典：国土交通省「港湾統計」）

2 本県物流の現状と課題 (6) 業種別の現状

現 状

【製材業】

- 令和3年の製材品の出荷量1,006千 m^3 のうち、730千 m^3 （72.6%）を県外に出荷しています。
- 九州内へはほとんどが陸上輸送となっており、関西圏～首都圏へは陸上輸送が約4分の1、カーフェリーやRORO船を利用した海上輸送が約4分の3となっています。
- 利便性や輸送コスト、航路の観点から、県外港も多く利用されている状況です。

【農業】

- 本県の青果物出荷量は年々減少しており、令和3年度推計で25.2万トンとなっています。（うち約17万トンを県外に出荷しています。）
- 県外向け青果物のお荷は、多くがトラックにより輸送されています。（フェリー利用も含む）
- 産地では関東・中京向けのお荷スケジュール変更により、トラック輸送を効率化する取組（午前中出発体制（4日目販売））を実施しています。

【畜産業】

- 子牛等の生体に加え、食肉・食鳥処理された肉類、生乳、鶏卵、加工品等の畜産物のほとんどが市場や処理施設等を起点として、主にトラックにより輸送されています。（関西以遠向けのお畜産物は、フェリーも利用しています。）
- 令和4年の県内肉牛の生産頭数は74,915頭で、そのうち41,895頭（55.9%）を県内出荷、33,020頭（44.1%）を県外に出荷しています。
- 畜産経営の根幹を支える畜産飼料物流において、納品時の付帯作業がドライバーの大きな負担となり、高齢化・人員不足と相まって、サプライチェーンの維持・強化が課題となっています。

【水産業】

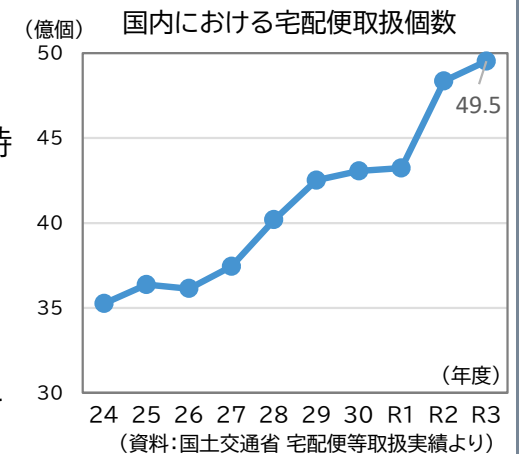
- 一部漁協（県北・県南）や仲卸売業者が、漁獲ロットの多いサバ等のまき網漁獲物やカツオ・マグロのほか、ブリ、カンパチ等の養殖魚を県外に出荷しています。
- 魚の鮮度保持のためにトラック輸送又は空輸が主流となっています。

【製造業】

- 発注企業との関係から、取り扱う製造品の種類が様々であり、また、納期も異なるため、独自の配送ルートを持つ企業が多くなっています。

【小売業】

- 近年、多様化するライフスタイルとともに電子商取引(EC)が急速に拡大しています。
- 国土交通省の調査によれば、令和3年度の宅配便取扱個数は49.5億個で、5年間で約9.3億個（+約23.2%）増加しています。
- 宅配便の再配達は、CO₂排出量の増加やドライバー不足を深刻化させるなど、重大な社会問題の一つとなっています。



2 本県物流の現状と課題 (7) 共通する課題

～大消費地から遠隔地にある本県にとって、物流は産業の成長・発展に欠かせない「産業インフラ」であり、各輸送機関の輸送能力の向上や利便性の向上を図りながら、その維持・充実を図っていく必要があります。～

課題 (1)～(5) 共通

- 高速道路をはじめとする高規格道路や港湾などのインフラ整備の着実な推進が必要です。
- 円滑で効率的な輸送を図るため、物流事業者における相互連携や荷主間での協力が必要です。
- 「物流の2024問題」に向けたモーダルシフトの推進など国の指針等に留意し、行政と産業界が相互に連携を図りながら施策を進めていくことが必要です。
- 物流業界の人手不足に対応するため、業務の自動化・機械化を進めることが必要です。
- サプライチェーンの最適化等により積載効率の向上を図り、物流の機能を十分に発揮させることが必要です。



インフラ整備（高規格道路）



インフラ整備（港湾）



海運・鉄道へのモーダルシフトの推進



異業種協調配送、トラック隊列走行による効率化（内閣府作成）

III 目指す目標と基本方針

目指す目標

将来にわたって県民生活や県内産業の成長・発展を支える交通・物流ネットワークの構築

基本方針と主要施策の体系

【交通施策】 地域にとって望ましい交通ネットワークを構築します。

交通施策の基本方針	主要施策
1 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築	〈施策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
	〈施策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
	〈施策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
2 国内外との交流を活性化させる交通ネットワークの構築	〈施策4〉 交通の玄関口となるターミナルの機能充実
	〈施策5〉 国内拠点間の円滑な移動を支える広域交通ネットワークの維持・充実
	〈施策6〉 海外との交流を活性化させる国際交通ネットワークの構築

【物流施策】 持続可能な物流ネットワークを構築します。

物流施策の基本方針	主要施策
1 安定輸送を担う物流ネットワークの構築	〈施策1〉 効率的な物流網を支えるインフラの整備
	〈施策2〉 安定輸送の実現に向けた物流構造改革の推進
2 効率的な輸送体系の実現	〈施策3〉 サプライチェーンの最適化による物流効率化の推進
	〈施策4〉 荷主・消費者への理解促進

【共通施策】

交通・物流施策共通の基本方針	主要施策
1 災害に強い交通・物流体系の確保	〈施策1〉 災害時においても機能する交通・物流網の構築
2 交通・物流分野の脱炭素化の推進	〈施策2〉 環境負荷の少ないグリーンな交通・物流の促進

IV 展開する主な取組

1 交通の主な取組

基本方針 1 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築

< 施策 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

- 県、市町村、交通事業者等が一体となって、地域の実情や課題を踏まえた効果的な利用促進策を検討・実施することが重要です。
- 誰もが利用しやすい環境を整備し、新たな需要を取り込むため、デジタル技術を活用した利便性向上に取り組む必要があります。
- 高齢者や子ども、障がい者など、あらゆる人が公共交通機関を利用しやすくするため、交通施設のバリアフリー化の推進が必要です。
- 公共交通は、まちづくり・地域づくりを支える基盤であるため、まちづくり・地域づくりと一体となった交通網の形成・確保が必要です。

(1) 移動需要の創出・掘り起こし

① 効果的な利用促進策の検討・実施

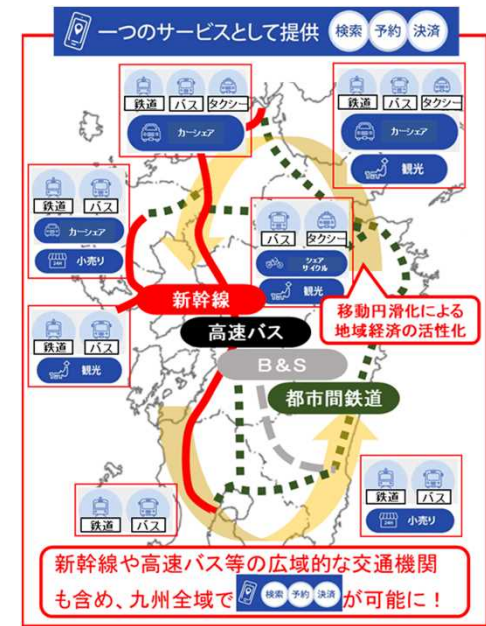
- 県、市町村、バス事業者等で構成する「宮崎県バス利用促進協議会（仮称）」を新たに立ち上げ、実情や課題を踏まえた効果的な利用促進策を検討・実施します。
- 鉄道の維持・活性化を図るため、市町村や鉄道事業者等と一体となって、地域の実情を踏まえた利用促進に取り組むとともに、利便性、快適性等の向上について、鉄道事業者等に対し働きかけを行います。

② デジタル技術を活用した利便性向上

- 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MaaSを推進し、バス及び鉄道の日常利用・観光利用の促進を図ります。
- 交通系 I C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。

③ 企画乗車券の造成等による高齢者の利用促進

- 高齢者がバスを利用しやすい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。
- 交通事業者や市町村と連携して、駅の段差解消やノンステップバスの導入などのバリアフリー化を推進するとともに、乗り継ぎの円滑化を図ります。



九州MaaSの取組



企画乗車券

④ 先進事例を学ぶ実務担当者向け研修会の開催

- 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。

(2) 利用しやすい環境整備

① まちづくりと連携した交通環境の整備

- まちづくり・地域づくりと連携することで、より一層の利用促進等の効果が図られることから、これらの計画等と整合を図った形で交通網の形成・確保に取り組みます。

② 日常生活や地域間交流を支える道路の維持・充実

- 通勤、通学など日常生活の利便性向上や救急医療施設へのアクセス性向上、都市部における交通混雑及び渋滞の緩和、地域間の交流活動などを支える道路の整備を進めます。
- 損傷時の社会的影響が大きい橋梁やトンネルなどのインフラ施設について、適切に管理し、長寿命化を図るアセットマネジメントの取組を推進します。

③ 交通施設のバリアフリー化・ユニバーサルデザイン化の推進

- 交通事業者や市町村と連携して、駅の段差解消やノンステップバスの導入などのバリアフリー化を推進するとともに、乗り継ぎの円滑化を図ります。【再掲】



グリーンスローモビリティ



歩道の整備



JR佐土原駅のバリアフリー化
(エレベーター付き跨線橋整備)

< 施策 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

- 運行の最適化を図るため、行政と交通事業者が連携して、各交通モード間における乗り継ぎの円滑化が必要です。
- 運行の効率化を図るため、AIといった最新のデジタル技術を有効活用することが必要です。
- 本県の地域交通の骨格をなす広域的なバス路線を維持するため、路線のあり方について検討・見直しが必要です。

(1) 運行の最適化・効率化

① 関係機関との連携・共創による運行の最適化

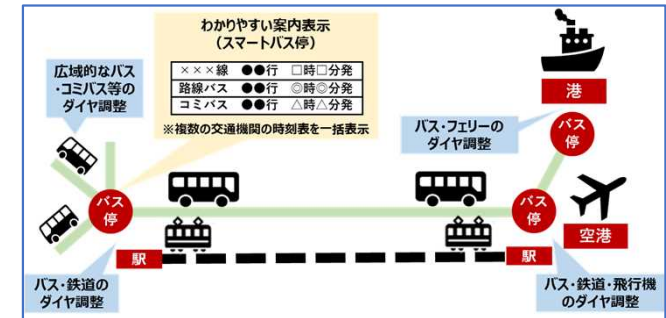
- バスや鉄道、その他の交通モードとの結節強化（乗り継ぎの円滑化）に向けた検討・調整を行う検討会を実施します。

② デジタル技術を活用した運行の効率化

- 事前の予約状況に応じて最適な経路をAIが判断し、運行する「バスのAIデマンド化」を推進します。
- 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。

③ 利用実態等に応じた地域間幹線バスのあり方の検討

- 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。



乗り継ぎの円滑化



バスのAIデマンド化

< 施策 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

- 複数の市町村間をまたぐ広域的なバスの運行維持を図るため、運行事業者に対する継続的な支援が必要です。
- 将来にわたりバス路線を維持していくため、バス運転士の確保やEVバス等の導入に向けた取組が必要です。

(1) 運行基盤の整備・充実

① 広域的なバスの運行等に対する支援

- バス事業者が主体となって運行する地域間幹線バスについて、国と協調して、運行費及びノンステップバス車両の購入費を補助します。
- 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について、運行費及び小型車両の購入費を補助します。

② 大型二種免許の取得支援等による運転士確保

- バス運転士を確保するため、大型二種免許の取得支援に取り組みます。
- バス事業者による乗務体験会や就職説明会により、運転士の魅力や採用情報を発信します。

③ EVバスの導入や自動運転技術の活用に係る検討

- 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検証など、EVバスの導入に向けた検討に取り組みます。
- 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。【再掲】



EVバス車両の導入



EVバス充電施設の設置

1 交通の主な取組

基本方針2 国内外との交流を活性化させる交通ネットワークの構築

< 施策4 > 交通の玄関口となるターミナルの機能充実

- 交通ターミナル（宮崎空港・ターミナル駅・港）は本県の玄関であり、ターミナル管理者等と連携しながら、機能の強化などを図っていくことが必要です。
- また、パブリックスペースにおけるイベント開催等により、にぎわいの創出や魅力向上の取組が必要です。

(1) ターミナルの活性化

① 交通ターミナルの機能充実

- 交通ターミナルは、本県の玄関であり、また、地域の顔として、本県の文化・情報の発信や他地域との交流にも大きく寄与していることから、ターミナル管理者・地元・行政・交通事業者等が一体となってターミナル機能や情報発信機能等の充実を図ります。

② 交通ターミナルのにぎわい創出

- ターミナル管理者等と連携しながら、来訪者に宮崎の魅力を伝える取組などの充実を図ります。



宮崎空港でのイベント（空の日）



宮崎港でのイベント（みなとまつり）



宮崎駅でのイベント（鉄道の日）

< 施策 5 > 国内拠点間の円滑な移動を支える広域交通ネットワークの維持・充実

- 人やモノの活発な交流や流通を支えるため、本県と国内主要都市とを結ぶ陸・海・空の広域交通ネットワークの充実を図ることが必要です。
- このうち、陸上交通網の広域化・高速化・円滑化を図るため、高速道路をはじめとする高規格道路の整備を促進することが必要です。
- 鉄道、長距離フェリー等は、輸送力・定時制などに優れ、特に九州域内や関西圏域までの交通手段として重要な役割を担っているため、路線・航路の維持・充実を図ることが必要です。
- 国内航空ネットワークは、大都市圏から遠隔地にあり、高速交通基盤が脆弱な本県にとって、県民の利便性の向上はもとより、観光振興や地域間交流など、様々な分野の取組を推進する上で非常に重要であるため、より一層の充実を図ることが必要です。

(1) 高規格道路

① 高規格道路の整備促進とアクセス性の向上

- 東九州自動車道及び九州中央自動車道について、事業中区間の早期完成及び未事業化区間の早期事業化を実現するため、着実な整備促進に取り組み、両自動車道のミッシングリンク解消を目指します。
- 対面交通の安全性や大規模災害時の対応等のため、東九州自動車道（有料区間）の暫定2車線区間の早期4車線化を目指します。
- 高速道路の使いやすさを向上させるため、休憩施設の更なる充実等に取り組みます。
- 産業、観光など広域的活動を支える道路ネットワークの構築に向けて、重要港湾・主要観光地など、県内の拠点と高規格道路を連絡するアクセス道路等の整備を推進します。



高規格幹線道路網図

(2) 鉄道・長距離フェリー等

① 東九州新幹線をはじめとする高速鉄道ネットワークの整備促進

- 東九州新幹線の整備計画路線への格上げや、実現可能性を踏まえた「宮崎－新八代ルート」の調査・研究など、新幹線の実現に向けて取り組むとともに、日豊本線の高速化に向け、国等に対して要望を行います。

② 高速バスネットワークの維持・充実

- 九州MaaSの取組などを通じて、高速バスの利用促進を行うことで、高速バスネットワークの維持・充実を図るとともに、運休となっている路線の再開に向け、バス事業者に要望を行います。



高速バス

③ 長距離フェリー航路の利用促進

- 旅客・貨物の増減や燃油価格等を注視しながら、宮崎県長距離フェリー航路利用促進協議会を核とした利用促進の取組や、旅客満足度の向上・誘客効果に資する取組を推進するなど、航路の維持・充実を図ります。



船内イベント

(3) 国内航空路線

① 既存路線の維持・充実

- 航空会社等と連携しながら、新たな需要の創出やリピーターの確保に取り組むとともに、ニーズに合った運航ダイヤの設定や増便等について航空会社に対し要望を行います。



国内線

② LCC路線の充実

- 関西線及び成田線の増便や新規路線の開拓を目指し、利用促進や航空会社への要望活動等を行います。



LCC路線

③ 地方間路線の再開へ向けた取組

- かつて路線のあった広島空港や関西万博を契機として地方路線が強化される神戸空港など、地方間を結ぶ路線について、誘致に向けて要望活動等に取り組みます。

< 施策 6 > 海外との交流を活性化させる国際交通ネットワークの構築

- 安定した成長が続くアジアとの交流を促進し、東アジアを中心にグローバル化を進めることが、本県の更なる成長を図る上で重要です。
- このため、コロナ禍を契機に運休中の国際定期航空路線の早期再開や、新規路線の開設を進める必要があります。
- クルーズ船についても、県内への大きな経済効果が期待されるため、地元受入協議会等と連携し、積極的な誘致活動を行うことが必要です。

(1) 国際航空路線

① 路線の維持・充実に向けた取組

- 航空会社等と連携してインバウンド・アウトバウンド双方向での利用促進に取り組むとともに、ニーズに合った運航ダイヤの設定や増便等について航空会社に対し要望を行います。

② 本県の認知度を高めるための取組の実施

- 現地でのプロモーション活動等により、本県の魅力を積極的にPRし、東アジアをはじめ、海外での認知度の向上を図ります。

③ 国際チャーター便の誘致

- 新規路線の開設を目指し、訪日需要の旺盛な中国本土や東南アジアを主なターゲットに国際チャーター便の誘致を図ります。

④ 航空会社等に対する積極的なセールス活動の展開

- 知事を先頭に航空会社等を訪問して、運休している国際定期便の早期再開に係る要望活動や交渉等を行うなど、積極的なセールス活動を行います。



国際線



知事のトップセールス

(2) クルーズ船

① 誘致活動の推進

- 運航会社等に対するセールス活動や、海外クルーズ市場に対するプロモーション活動等の誘致活動を継続的に行います。

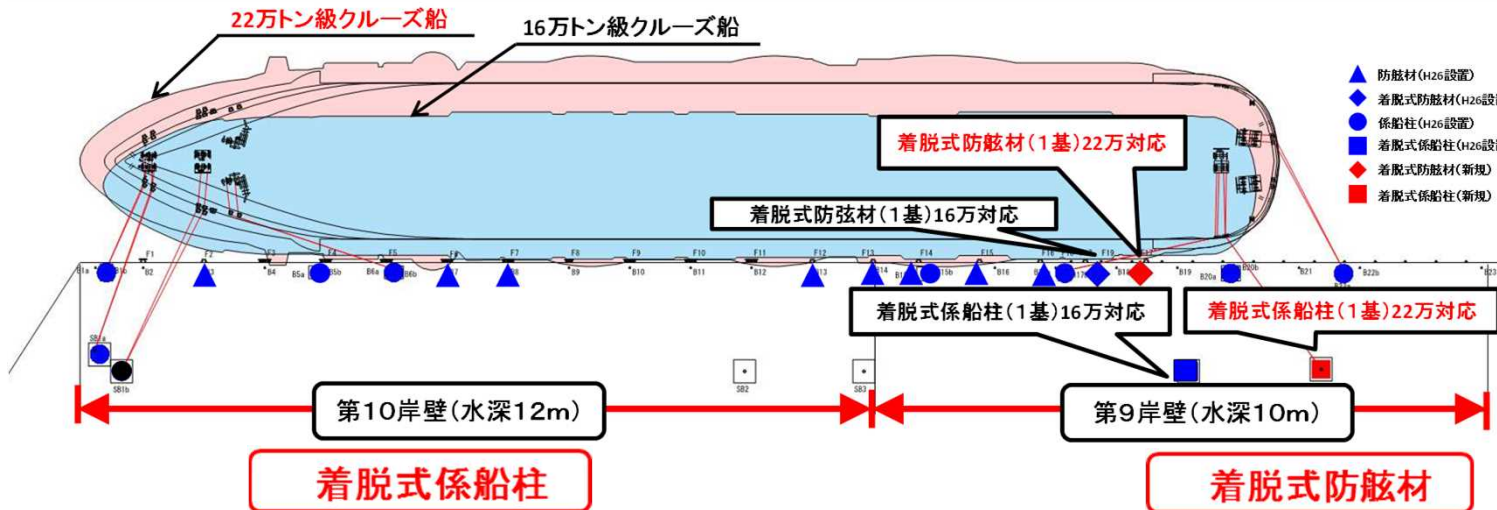


クルーズ見本市での誘致活動

② 港湾機能の充実

- クルーズ船運航会社等からのニーズを踏まえ、既存岸壁を有効活用した施設整備など、港湾機能の充実を図ります。

貨物岸壁を活用した大型クルーズ船受け入れの工夫



2 物流の主な取組

基本方針1 安定輸送を担う物流ネットワークの構築

< 施策1 > 効率的な物流網を支えるインフラの整備

- 本県の物流網の高速化・円滑化を図るため、高速道路をはじめとする高規格道路の整備を促進するとともに、県内生産拠点や重要港湾（細島港、宮崎港、油津港）等の物流拠点と高速道路とを連絡するアクセス道路等の早期整備が必要です。
- 地理的に南北に長い本県では、重要港湾3港が、それぞれ背後圏の産業や経済を支える重要な役割を担っており、今後のモーダルシフトの加速化等を見据え、港湾機能のさらなる高度化を図ることが必要です。

(1) 高規格道路

① 高規格道路の整備促進とアクセス性の向上

- 東九州自動車道及び九州中央自動車道について、事業中区間の早期完成及び未事業化区間の早期事業化を実現するため、着実な整備促進に取り組み、両自動車道のミッシングリンク解消を目指します。
- 対面交通の安全性や大規模災害時の対応等のため、東九州自動車道（有料区間）の暫定2車線区間の早期4車線化を目指します。
- 高速道路の使いやすさを向上させるため、休憩施設の更なる充実等に取り組みます。
- 産業、観光など広域的活動を支える道路ネットワークの構築に向けて、都城志布志道路などの地域の交流・連携・連結機能を強化する道路や、スマートインターチェンジの整備を推進します。
- 県内の生産拠点や重要港湾等の物流拠点と高規格道路を連絡するアクセス道路の整備を推進し、県内外との物流効率化の一層の強化を図ります。



東九州道（清武南IC）



東九州道（日南北郷IC）

② 重要物流道路等の維持・整備

- 損傷時の社会的影響が大きい橋梁やトンネル等について、適切に管理し、長寿命化を図るアセットマネジメントを推進します。
- 平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するために、国が指定する重要物流道路及びその代替・補完路の整備を推進し、物流生産性の向上を図ります。



橋梁



トンネル

(2) 港湾

① 船舶の大型化等に対応した港湾の整備

- 本県の重要港湾において、増加貨物やカーフェリー・RORO船の大型化等に対応するため、必要な港湾施設の整備に取り組みます。
- 船舶の入出港や荷役作業時の安全性や安定した港湾活動のため、防波堤や防砂堤、航路の拡幅、岸壁の耐震改良等に取り組みます。



細島港19号岸壁整備

< 施策 2 > 安定輸送の実現に向けた物流構造改革の推進

- トラックドライバーをはじめとする物流業界の人手不足を解消するため、労働環境の向上等に努めることが必要です。
- AI等の先端技術の活用を図るとともに、自動化・機械化による省力化や海上・鉄道輸送によるモーダルシフトの加速化など、物流の生産性向上を促進することが必要です。

(1) 人材確保

① 人材確保や働き方改革の推進

- 「ホワイト物流」推進運動※など、国の施策等との連携や、(一社)宮崎県トラック協会などの関係機関を通じた働きかけ等により、トラックドライバーをはじめとした物流業界の労働環境の向上や処遇の改善を図り、物流の人材確保を図ります。(※トラック運転者不足が深刻になっていることに対応し、国民生活や産業活動に必要な物流を安定的に確保するとともに、経済の成長に役立つことを目的として、トラック輸送の生産性の向上・物流の効率化や、女性や60代の運転者等も働きやすい「ホワイト」な労働環境の実現に取り組む運動)



「ホワイト物流」推進運動

(2) 物流DXの推進

① 自動化・機械化などの推進による物流の省力化

- 手荷役作業の多い農産物輸送については、パレットを用いた輸送に変更することで省力化できるよう、荷主との調整や実装の取組を促進します。
- 倉庫等の物流施設における自動化・機械化の取組を促進します。
- トラック1台で通常の2台分の輸送が可能なダブル連結トラックや、船舶での無人航走が可能なシャーシ※の活用など、より省力化が図られる輸送手段について、情報収集や関係者との情報共有等に努めます。(※動力を持たない被牽引車両)



パレットを用いた積み込み

② 幹線輸送の自動化などデジタル技術の活用の促進

- 国の進める幹線輸送におけるトラックの隊列走行システムや自動化について、本県物流への導入を視野に入れながら、情報収集や関係者との情報共有等に努めます。
- 点呼や配車管理のデジタル化、シャーシ等の位置管理システムなど、先端技術の活用による業務の効率化を促進します。



トラックの後続車無人隊列走行
(経済産業省資料より)

(3) 輸送手段等

① 海運・鉄道へのモーダルシフトの推進

- 物流の2024年問題に対応するため、(一社)宮崎県トラック協会や、海上輸送事業者、鉄道貨物事業者と連携・協力し、モーダルシフトを推進します。
- 官民が連携し、港湾セミナーの開催、海外や国内の荷主・船社・港運業者等への企業訪問等を行い、県内貨物の県内港湾への集荷に努めるとともに、航路の維持・充実を図ります。
- 県内発着の貨物列車の輸送能力を生かすため、輸送機関と連携し、環境に優しい貨物列車の利用による企業イメージの向上、物流コストの削減等について荷主への周知を行い、利用率向上を図ります。



② 速達性のある航空輸送の利用促進

- 本県では機材の小型化が輸送量の低下につながっており、便数の増加や機材の大型化といった航空貨物の利便性の向上には、旅客ニーズの高まりが必要になるため、旅客の利用促進に取り組みます。
- 農水産物については、輸送コストや販売価格、リードタイム※等を考慮したニーズを踏まえ、国内外向け航空貨物の利用を促進します。(※商品・サービスを発注してから納品されるまでの時間や日数)



③ 物流拠点等の整備・利用促進

- 効率的な輸送体制の構築を図るため、県の重要港湾(細島港、宮崎港、油津港)や貨物取扱駅、高速道路IC等の周辺に、物流における地理的優位性等を考慮した拠点の整備を促進します。
- 国が整備を進める長距離輸送の貨物を引き継ぐ中継拠点等について、運送事業者等に周知するなど、利用促進を図ります。

2 物流の主な取組

基本方針2 効率的な輸送体系の実現

< 施策3 > サプライチェーンの最適化による物流効率化の推進

- サプライチェーン全体の関係事業者が連携し、パレット等の標準化・共通化や貨物の集約など、物流効率化を促進することが必要です。

(1) 物流効率化の推進

① 各産業や企業立地の取組による物流効率化の推進

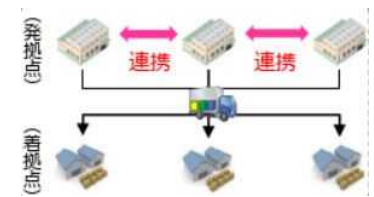
- 業界団体等が実施する物流対策活動への取組に対し支援を行うとともに、これらの活動への参加を通じて企業などとの連携を図ります。
- 道路貨物運送業や倉庫業等の流通関連企業の立地を推進するとともに、立地企業に対して、フォローアップの機会を捉え、荷の集約について協力を依頼します。



流通関連企業の立地が相次ぐ
都城インター工業団地（国交省作成）

② 共同配送の促進

- 県内企業が連携した共同輸送、輸送会社・県外荷主と連携したシャーン共用による輸送効率化モデルの研究など、大消費地向けの輸送コスト削減のための取組を行います。
- 県内事業者の流通ルートについては、今後共同配送等による物流コストの低減化について検討を進めます。



共同配送イメージ（国交省作成）

③ 海運・鉄道を利用した南九州向け貨物の直送化の促進

- 関東、関西をはじめとした県外から本県に向けた貨物を発送する荷主に対して、物流事業者と連携し、直送化による物流の効率化やCO₂削減効果、災害に備えた代替輸送ルートの確保についてアピールするなど、本県への貨物の直送化を促進します。
- 原材料でコンテナ貨物を必要とする業種や、既存企業による県内港でのコンテナ取扱量の増加を促す方法等を官民で検討するなどし、地場産業の育成や企業立地の取組を推進します。



大阪での本県港湾セミナー

(2) 産業ごとの取組

① 県外消費地への県産材出荷のサプライチェーン強化

- 県外消費地において、県産材のプロモーション活動等を実施するとともに、より付加価値の高い製品の開発や県外への出荷拡大を図り、県産材の利用拡大に向けた効率的なサプライチェーンの構築を推進します。



みやざきスギ製品の輸送

② 産地・消費地の拠点を活用した農産物集出荷体制の効率化

- 産地・消費地の物流拠点を活用した輸送体制の効率化を進めるとともに、選果場や冷蔵施設等の共同利用や積み合わせ輸送を促進します。



産地・消費地の物流拠点

③ 畜産物のロット拡大及び畜産飼料物流におけるサプライチェーンの維持・強化

- 県内に整備された国内最新鋭の食肉処理工場等を活用し、食肉の品質向上を図るとともに、大都市圏や海外への食肉流通量の拡大を進めるなど、ロット拡大に向けた取組を推進します。
- 2024年問題に対応した新たな肉用牛の輸送体系として、一部区間の海運への移行を推進します。
- 畜産飼料物流における商慣習の見直しやDX化による配送の効率化を推進します。



フェリーを活用した
肥育牛の生体輸送

④ 水産物の流通合理化及び漁港施設の高度衛生化の推進

- 水産物のトラック輸送や空輸の流通合理化を図るため、宮崎県一漁協合併推進協議会の検討の中で、水揚げ地の拠点化や集荷の効率化を促進します。
- 安全安心な水産物供給のために、漁港施設の整備や衛生管理レベルの向上に関する取組を支援します。



水産物のトラックへの積み込みの様子

< 施策 4 > 荷主・消費者への理解促進

- 物流を安定的に維持・確保していくためには、荷主や消費者の意識改革や行動変容を促す取組を進める必要があります。

(1) 荷主・消費者への働きかけ

① 荷主と物流事業者のパートナーシップの強化

- 荷主や物流事業者、関係団体、行政等が相互の状況を理解し、物流課題等についての意見交換会を実施します。
- 物流をテーマにした大会の開催等により、荷主、トラック運送事業者、関係団体、行政間の連携強化を図り、トラックドライバーの労働環境の改善など、運送業界における諸問題の解決に向けた取組を促進します。



物流に関する意見交換会

② 再配達削減など物流に関する意識改革

- 「物流の2024年問題」といった物流の現状について、テレビCMなどにより、荷主や一般消費者に広く周知し、それぞれの立場での行動変容を促す取組を推進します。



持続可能なみやざきの
物流構築のための総決起大会



啓発CM

3 共通（交通・物流）の主な取組

基本方針 1 災害に強い交通・物流体系の確保

< 施策 1 > 災害時においても機能する交通・物流網の構築

- 今後、地球温暖化などの影響による豪雨災害や南海トラフ巨大地震等の大規模災害の発生により、交通・物流網が遮断され、地域が孤立化するなどの影響が懸念されます。
- このため、関係機関と連携し、災害に強い交通・物流ネットワークの確保を図ることが必要です。

(1) 災害等への備え

① 災害に強い交通・物流インフラの整備

- 災害時における集落孤立化の防止や避難・救助、支援活動及び緊急物資輸送等を円滑かつ安全に実施できるよう、緊急輸送道路等の整備を推進します。
- 県内重要港湾においては、耐震機能を備えた岸壁の整備が細島港、宮崎港、油津港では完了しており、さらに油津港において岸壁延伸部の耐震改良を推進します。

② 災害に備えた交通・物流ネットワークの構築

- 大規模災害時における住民の移動手段の確保に向け、想定される事態への対応や準備策の必要性について、道路、鉄道、港湾、空港等の関係機関相互が連携して機能するための共通認識化を図ります。
- 平時より、地域間の交通・物流ネットワーク（バス・鉄道・フェリー・航空）の多重性の維持・確保に取り組めます。
- 南海トラフ巨大地震等の発生を想定し、救助活動や支援物資の輸送等が迅速かつ円滑に行われるよう、優先的に使用するルートを定め、道路啓開を行う体制を整えます。
- 国等の支援物資を市町村・被災地に円滑かつ迅速に届けられるよう、その受入れ拠点（広域物資輸送拠点）を指定し、関係機関と連携した防災訓練などを行います。



油津港の耐震岸壁整備



総合防災訓練

3 共通（交通・物流）の主な取組

基本方針2 交通・物流分野の脱炭素化の推進

< 施策2 > 環境負荷の少ないグリーンな交通・物流の実現

- 脱炭素社会の推進など、SDGsの視点から交通分野・物流分野の双方において、環境負荷低減を目指していく必要があります。

(1) 環境負荷の低減

① 公共交通利用の普及・啓発とEVバスの導入検討

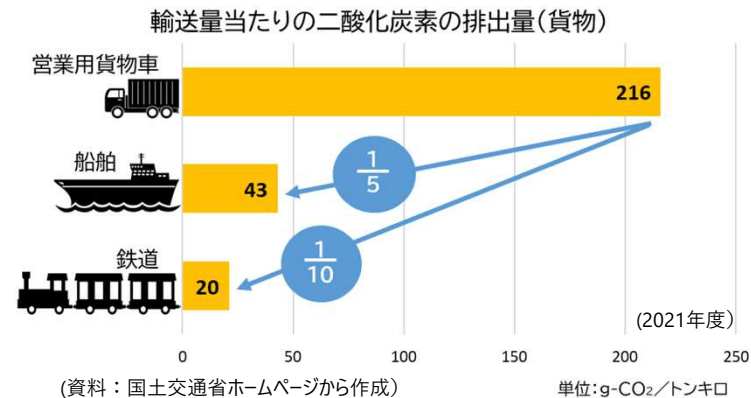
- 交通事業者や市町村と一体となって、エコ通勤割引制度※の普及・啓発に取り組みます。
※水曜日のノーマイカーデーに、車やバイクで通勤する県民が路線バスで通勤する場合に運賃を小人料金（大人料金の半額）に割引くもの。
- バス事業者とともに、車両や充電施設の整備に係る費用対効果の検証など、EVバスの導入に向けた検討に取り組みます。【再掲】

② 環境に配慮したグリーン物流の促進

- モーダルシフト、輸送拠点の集約、共同輸配送、車両等の大型化などによる物流システムの改善を促進し、環境負荷の少ない物流を目指します。



エコ通勤割引パス



V 役割分担や推進体制等

1 主体別に期待される役割（交通）

	県	市町村	交通事業者	県民・地域・企業・団体
具体的役割	<ul style="list-style-type: none">● 広域的観点からの主体的・主導的な公共交通の活性化に向けた取組● 地域が取り組む公共交通活性化への支援、人材育成、情報提供、助言等● 広域的・国際的な交流拡大のための取組	<ul style="list-style-type: none">● 公共交通に対する地域のニーズの把握● 地域にとって最適な公共交通のあり方の検討● 公共交通の活性化に向けた主体的な取組	<ul style="list-style-type: none">● 安全・安心な運送サービスの提供● 運送サービスの質の向上● 公共交通に係る協議の場への積極的な参画● 公共交通のあり方の検討に必要な情報・データの積極的な提供	<ul style="list-style-type: none">● 公共交通の積極的な利用● 公共交通の活性化等に向けた検討への参加● 住民間における利用促進の意識醸成

2 主体別に期待される役割（物流）

	県・市町村	物流事業者	荷主企業	県民
具体的役割	<ul style="list-style-type: none"> ● 道路や港湾等のインフラの整備 ● 荷主・物流事業者等の連携・協働の促進 ● ポートセールス活動による内外定期航路の誘致・維持・充実 ● 県内港湾・鉄道利用のための支援 ● 企業立地の推進や各産業の生産拡大に対する支援 ● 荷の集約・モーダルシフトなど輸送効率化の促進 	<ul style="list-style-type: none"> ● 安全で利便性が高く、法令を遵守したサービスの提供 ● 国のガイドラインに基づく物流の適正化・生産性向上に向けた主体的な取組 ● 荷主・行政機関等との連携・協働 ● 県内港湾・鉄道の利用によるモーダルシフトの推進 ● 労働環境の改善に向けた主体的な取組 	<ul style="list-style-type: none"> ● 国のガイドラインに基づく物流の適正化・生産性向上に向けた主体的な取組 ● 県内港湾・鉄道の利用によるモーダルシフトの推進 ● 県内物流事業者の利用 ● 物流事業者・行政機関等との連携・協働 ● 標準的な運賃制度への理解・協力 	<ul style="list-style-type: none"> ● 県民生活を支える物流についての現状理解 ● 再配達削減など物流の負担軽減に向けた主体的な取組

3 数値目標



指標	(参考)	現況	目標	出典等
1 広域的な路線バスの利用者数	324万人 (令和元年度)	232.3万人 (令和4年度)	320万人 (令和8年度)	県総合交通課調べ
2 鉄道の平均通過人員 (日南線、吉都線)	日南線 741人 吉都線 451人 (令和元年度)	日南線 594人 吉都線 408人 (令和2年度)	日南線 700人 吉都線 500人 (令和7年度)	九州旅客鉄道(株)
3 フェリー利用者数 (一般旅客数)	13万2,303人 (令和元年度)	9万4,609人 (令和4年度)	13万人 (令和8年度)	県総合交通課調べ
4 フェリー貨物輸送量 (トラック台数)	6万6,353台 (令和元年度)	6万1,036台 (令和4年度)	7.2万台 (令和8年度)	県総合交通課調べ
5 宮崎空港の乗降客数	319万人 (令和元年度)	139万人 (令和3年度)	350万人 (令和8年度)	県総合交通課調べ
6 観光入込客数	1,588万人回 (令和元年)	1,013万人回 (令和3年)	1,650万人回 (令和8年)	宮崎県観光入込客統計調査(県観光推進課)
7 外国人延べ宿泊者数	32.6万人泊 (令和元年)	1万人泊 (令和3年)	36万人泊 (令和8年)	宿泊旅行統計調査(観光庁)
8 高規格道路整備率	—	80.1% (令和4年度)	81.5% (令和8年度)	県高速道路対策局及び県道路建設課調べ
9 緊急輸送道路改良率	—	85% (令和4年度)	85.5% (令和8年度)	県道路建設課調べ
10 港湾の防波堤等整備	—	7,816m (令和3年度)	9,648m (令和8年度)	県港湾課調べ

※ コロナ禍の影響が大きいと思われる旅客関連の数値については、コロナ禍前の数値を参考として掲載しています。
 ※ アクションプランに係る数値目標から交通・物流に関するものを抽出し、本戦略の数値目標とします。
 ※ 令和9年度の実績値についても算出のうえ、進捗状況の把握や効果検証に努めます。

4 戦略の推進体制

- 庁内に設置している「宮崎県交通・物流対策推進本部(本部長:知事)」を中心として、関係部局が連携しながら、効率的で効果的な施策を推進します。
- 市町村や民間事業者、関係機関・団体等と連携して、行政と民間が一体となって取組を推進するとともに、効果検証によるフォローアップを行います。