

第4章 目標達成のための施策・事業

(取組1-1) バス利用促進協議会の設置と効果的な利用促進策の検討・実施

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

(取組1-2) デジタル技術を活用した利便性向上

事業概要

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

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

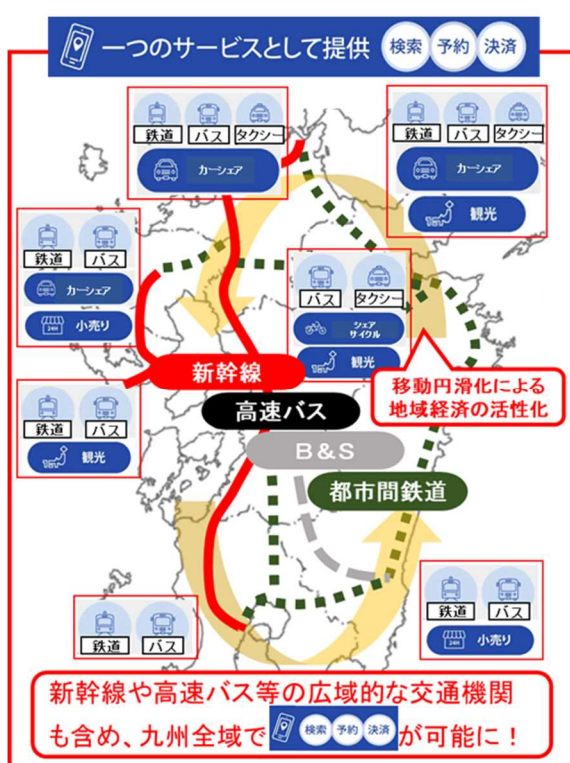
具体的な内容

①MaaS の推進

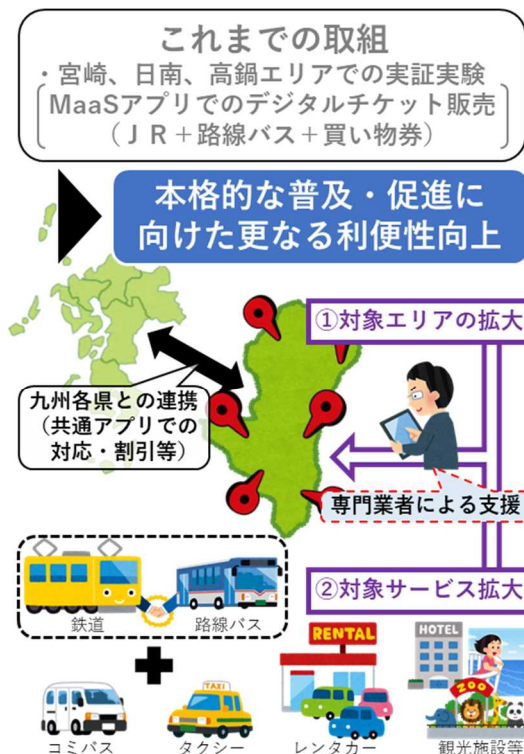
九州各県、交通事業者等が連携し、令和6年からのサービス開始を予定している「九州 MaaS」について、本県も参画し、広域的な交通機関から地域内の交通機関まで、九州全域で利用可能なデジタルチケットの造成・販売等により、バスの観光利用の促進を図ります。

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

【九州 MaaS の取組イメージ】



【県内でのサービス拡大イメージ】



②新たなキャッシュレス決済の導入


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

実施主体・実施期間

実施主体：国、県、市町村、交通事業者

実施期間：令和6年度～

(取組1-3) 企画乗車券の造成等による高齢者の利用促進

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

(取組1-4) 先進事例を学ぶ実務担当者向け研修会の開催

事業概要	
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。	
具体的な内容	
取組1-1で設置するバス利用促進協議会（仮称）の枠組みを活用し、県や市町村、事業者の実務担当職員を対象とした先進的な取組の調査・研究を行う研修会を開催し、効果的な対策の立案につなげます。	
実施主体・実施期間	
実施主体:	県、市町村、交通事業者
実施期間:	令和6年度～

(取組 2 - 1) 関係機関との連携・共創による運行の最適化

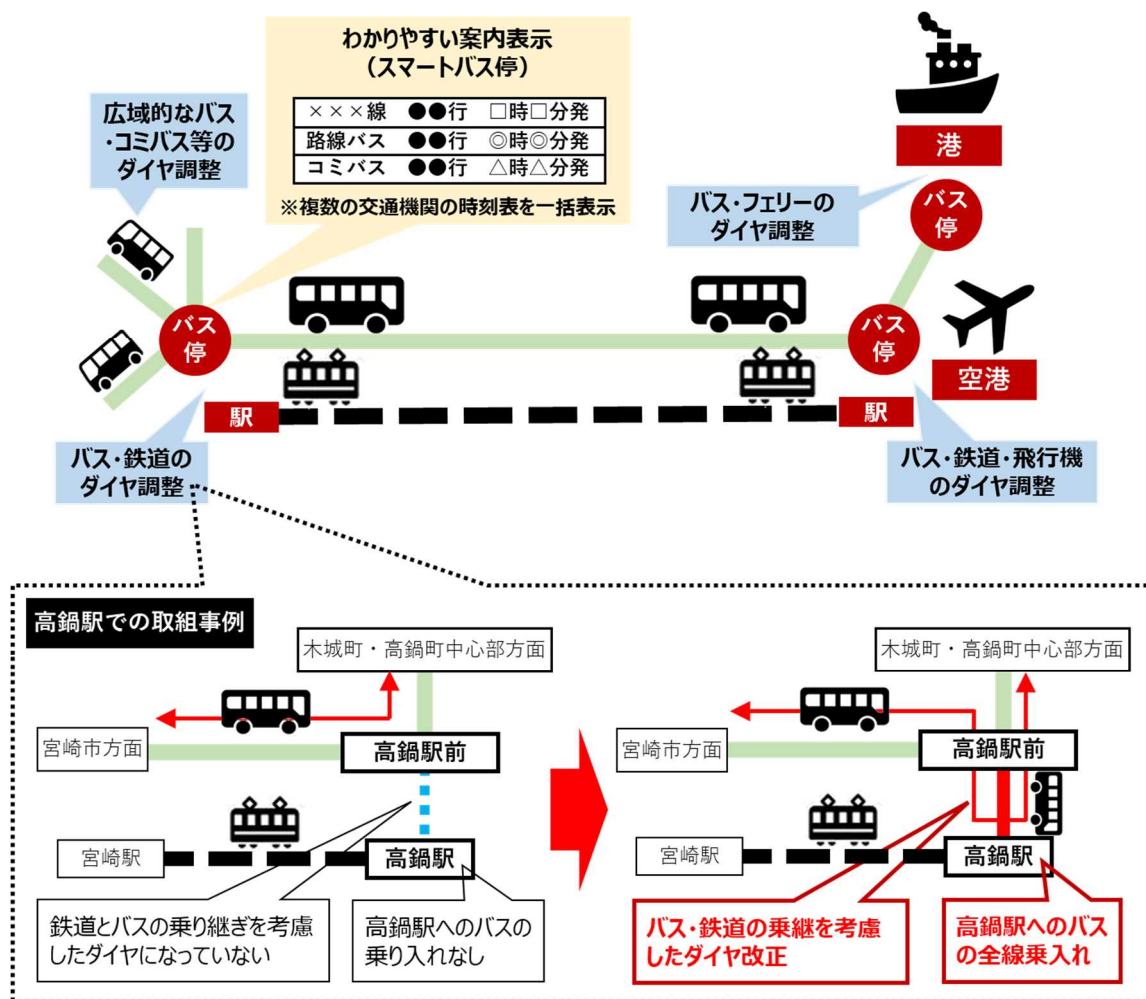
事業概要

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

具体的な内容

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

【結節強化のイメージ】



実施主体・実施期間

実施主体：国、県、市町村、交通事業者

実施期間：令和 6 年度～

(取組 2 - 2) デジタル技術を活用した運行の効率化

事業概要

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

具体的な内容

①路線バスのA I デマンド化

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

【路線バスのA I デマンド化イメージ】



②自動運転技術の活用に係る検討

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

実施主体・実施期間

実施主体：県、市町村、交通事業者

実施期間：令和 6 年度～

(取組 2 - 3) 利用実態等に応じた地域間幹線バスのあり方の検討

事業概要		
地域間幹線バスを持続可能なものとするため、県・市町村・バス事業者が連携し、路線のあり方について、検討・見直しに取り組みます。		
具体的な内容		
地域間幹線バスは、本県の交通ネットワークの構築に特に重要な役割を担っていますが、各路線の欠損額（交通事業者と行政の負担）は、新型コロナの影響等により、近年増加していることから、将来にわたり持続可能なものとするため、県・市町村・バス事業者が連携し、路線のあり方について、検討・見直しに取り組みます。		
①地域間幹線バスの評価指標の設定		
各路線の状況を客観的に評価し、今後取り組むべき方向性を検討するため、利用状況や収支等に関する5つの指標を設けます。		
【地域間幹線バスの評価指標】		
指標	算定方法	取り組むべき方向性
① 幹線性	年間利用者数 ÷ 沿線人口	新規需要の積極的な掘り起こし
② 広域性	複数市町村をまたいだ利用者の割合	運行区間・運行時間帯の見直し (他の交通モードへの一部転換)
③ 生産性	平均乗車密度、輸送量	
④ 採算性	収支率 (= 運行収入 ÷ 運行経費)	運行主体の見直し
⑤ 人口減少率	沿線人口の減少率 (R2 → R12)	車両小型化・便数の見直し
②評価結果に応じた見直し		
①で設定した指標の評価結果に応じて、路線ごとに運行形態の見直し等に取り組みます。		
【地域間幹線バスの運行形態の主な見直し】		
①運行主体の見直し（他事業者への転換） ※②③と併せて実施することも可能		
対 象：一定の利用者数があるものの収支の悪化が顕著な路線		
効 果：地元バス事業者等の活用によるコストダウン、運転士確保		
②運行主体の見直し（広域的コミュニティバスへの転換）		
対 象：利用者数が少なく、収支の悪化が顕著な路線		
効 果：ニーズに応じたルート設定等による利便性向上、車両小型化によるコストダウン		
③運行区間・時間帯の見直し（他の交通モードへの一部転換）		
対 象：特定の区間や時間帯に利用が集中する（又は利用が極めて少ない）路線 等		
効 果：利用実態に応じたモード転換や運行区間等最適化による欠損圧縮		
<p>利用が集中</p> <p>【現行】 ← 地域間幹線 → (終日)</p> <p>【転換後】 ← 地域間幹線 → (朝夕)</p> <p>【転換後】 ← 地域間幹線 → ← コミバス等 → (昼間)</p> <p>例 1) 転換</p> <p>例 2) ※利用ニーズにあわせダイヤ・ルート設定</p>		

③宮崎県バスネットワーク最適化支援基金等による支援

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

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

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

実施主体・実施期間

実施主体：国、県、市町村、交通事業者
 実施期間：令和6年度～令和8年度

【参考】地域間幹線バス路線の評価（R4）

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

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

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

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

(取組3-1) 広域的なバスの運行等に対する支援

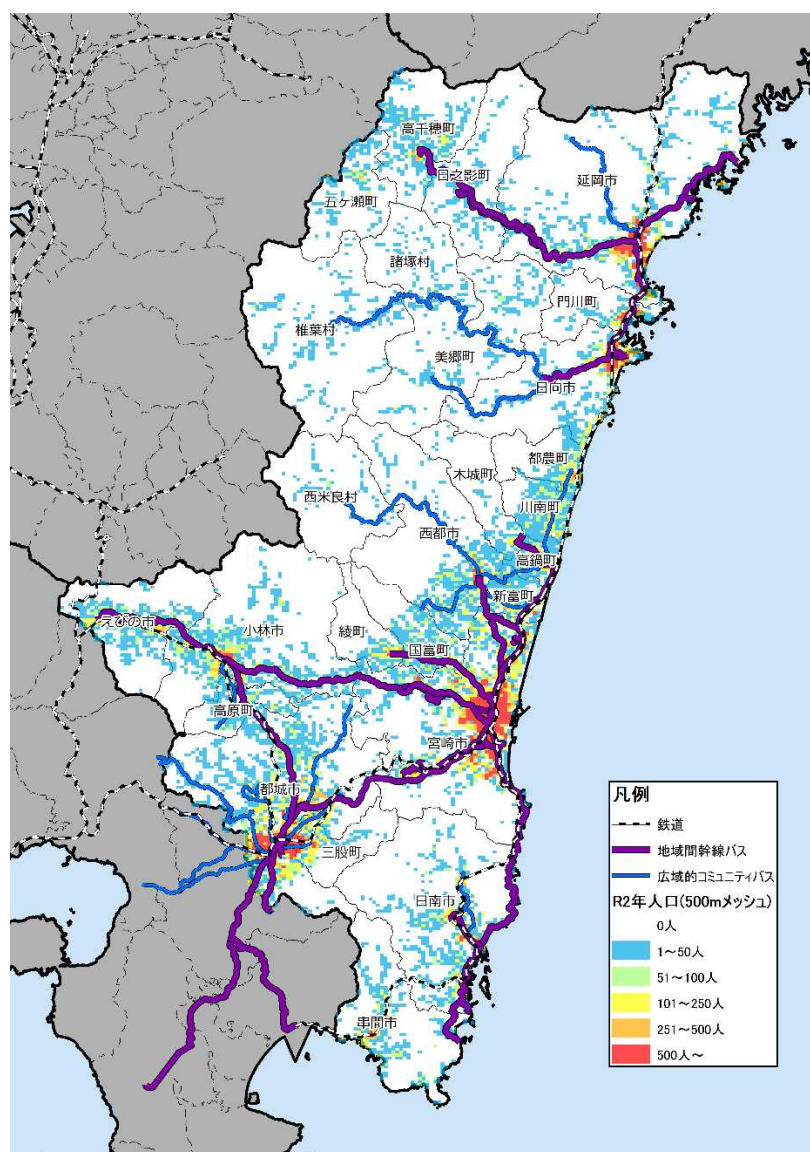
事業概要

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

具体的な内容

①地域間幹線バスの運行費補助による地域交通ネットワークの維持

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



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

※地域公共交通確保維持事業に係る幹線系統の一覧は、16ページを参照。

②広域的コミュニティバスの運行費補助

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

③車両購入費補助

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

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

実施主体・実施期間

実施主体：国、県、市町村、交通事業者

実施期間：令和6年度～

（取組3－2）大型二種免許の取得支援等による運転士確保

事業概要

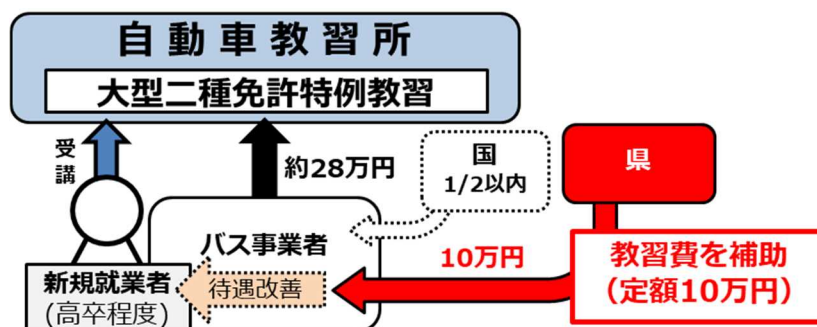
バス路線を維持するため、運転士確保のための大型二種免許の取得支援や待遇の改善などに取り組みます。

具体的な内容

①大型二種免許特例教習費用等への支援

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

【特例教習受講費補助のイメージ】



②乗務体験会や就職説明会の開催等

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

実施主体・実施期間

実施主体：①県、交通事業者、県バス協会 ②交通事業者

実施期間：令和6年度～

(取組 3 - 3) EV バスの導入や自動運転技術の活用に係る検討

事業概要

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

具体的な内容

①EVバスの導入に係る検討

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



EVバス車両の導入



EVバス充電施設の設置

②自動運転技術の活用に係る検討【再掲】

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

【自動運転のレベル】

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

実施主体・実施期間

実施主体：国、県、市町村、交通事業者

実施期間：令和 6 年度～