

バス・物流事業者連携による広域・客貨混載モデル構築事業の実証実験について

2026.8.5

宮崎交通株式会社
ヤマト運輸株式会社

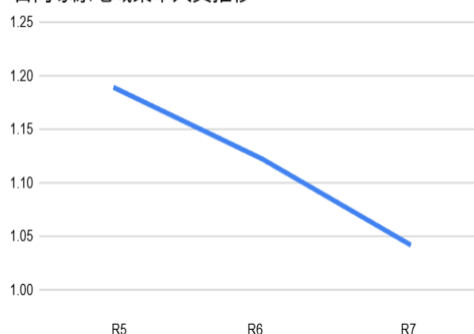
1. バス事業者から見た日向入郷地域の現状

宮崎県内全域で人口減少が進んでおり、それに伴い路線バスの利用者数も年々減少。
同じく、日向入郷地域の路線バス利用者数も年々減少。

一般路線バス輸送人員推移（千人）



日向塚原地域乗車人員推移



物価高騰、燃油高騰により運行経費も年々増加。利用者数の減少に伴う収入減もあり、赤字幅は拡大。市町村の補助金無しでは運行が非常に厳しい。

運転士不足も深刻。県内全域で約50名不足。日向入郷地域を運行する延岡営業所では6名不足（在職運転士数52名）。

加えて、運転士の平均年齢が55歳と高齢化が深刻な状況である。

年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度
運転士数	373	338	330	323	318

- ⇒ 現状では、短期的・中長期的に路線バスを維持していくことは厳しい。
 ⇒ 一方、神門線、塚原・おしだに線は日向市・美郷町・諸塚村・椎葉村を広域で結ぶ唯一の公共交通機関となり、地域住民にとっては必要不可欠な路線となる。
 ⇒ この地域の交通を持続的に維持していく抜本的な方法を考えていく必要がある。

2. 客貨混載事業の実証実験に至った経緯

- ・ヤマト運輸株式会社（以下、ヤマト運輸）と宮崎交通は交通含め事業連携を実施。（西都-西米良間の客貨混載、物流輸送による産地直送食材の販売等）
- ・ヤマト運輸は貨物だけでなく、旅客（ライドシェア）の輸送実績も他地域であり、日向入郷地域でも貨物事業を実施しているため、既に地域に根ざしている実績がある。
- ・旅客に関する知識・経験は、長年バス事業を運営している宮崎交通が有しており、ヤマト運輸との連携体制も十分な状況である。

⇒宮崎交通とヤマト運輸が連携することで、本地域の交通を持続的に維持する解決策の一つになるのではないかと考え、さらなる客貨混載事業を提案します。

3. 本事業の目的等

(1) 目的

宮崎交通の運行管理のもと、ヤマト運輸の運転士が客貨混載で運行することで、日向・入郷地域の交通を持続的に維持できる体制を検証・構築する。

(2) 効果

○共同化・協業化による効率的な運行の実現

本地域において、ヤマト運輸（貨物自動車運送事業者）と宮崎交通（一般乗合旅客自動車運送事業者）が共同化・協業化を図ることで、これまでそれぞれが担ってきた運送事業の一部が一元化される。

○運転手不足への対応

ヤマト運輸（貨物運送）の運転手が貨物と旅客を同時に運送することで、宮崎交通のバス運転手不足に対応するとともに、本路線のバス運転手が他の路線の運行にまわることで、宮崎県全体の運転手不足へも対応することができる。

○持続可能な地域公共交通の維持

乗客の減少や運転手不足に伴う減便・廃路線を検討せざるを得ない中、貨物運送事業者と旅客運送事業者の共同・協業化による「地域輸送資源の活用」を図ることで、人口減少が進む輸送需要の少ない地域において、持続可能な地域公共交通の維持が可能となる。

4. 運行計画

【概要】「路線バス」から「客貨混載ヤマト車両」へ転換

【対象】道の駅とうごう-神門、道の駅とうごう-塚原-おしだに、道の駅とうごう-池野
※「イオンタウン日向-道の駅とうごう」は路線バスから変更なし

【体系】・公共ライドシェア（事業者協力型）

・運行主体は市町村

・貨物の緑ナンバーで荷物、公共ライドシェア（白ナンバー）で旅客

・宮交は運行管理・整備管理を、ヤマトは運行をそれぞれ市町村から受託

【時期】実証実験期間は2026年10月1日～2027年3月31日

【形態】定時定路線型。路線バスと同様のルートで運行

【時刻】・別紙「時刻表案」を予定

※実証実験期間中は、路線バスも一部運行予定

・平土日全て同様の時刻表で運行

※日曜日のみ塚原方面は運行無し（現行運行中の予約式のデマンドタクシー）

【車両】・ハイエースグランドキャビン。通常運行2台、予備車1台

・定員5名

・運賃箱、方向幕等の車両設備も準備（路線バスよりかは簡易的）

【運賃】宮崎交通の路線バス運賃同様（定期券、企画乗車券含む）

【支払】現金、二モカ