

施策評価シート

幹事部局

地域振興部

施策の名称	Ⅶ-1-(2) 地域生活交通の確保
施策の目的	通勤、通学、通院、買い物など、県民の日常生活を支える鉄道や路線バスなどの地域の交通手段を確保します。
施策の現状 に対する評価	<p>①(路線バスやタクシーなどの維持・確保)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 路線バスは利用者数の減少により運行欠損補填がなければ路線の維持が困難な状況にあり、行政負担も増加傾向にある。また、乗務員不足を一因とする路線廃止等も生じている。 <p>②(鉄道の利用促進)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 一畑電車は施設更新等により安全性・安定性が向上しているが老朽化施設が残っている。 ・ JR各線の利用者数は減少傾向にある中、JRが輸送密度が2,000人/日未満の線区に係る経営状況を公表し、地元に対して路線の在り方に係る議論を求める方針である。一方、国の検討会において、厳しい状況の線区を対象として、国が主体的に関与する新たな協議会制度の創設が提言された。 <p>③(隠岐航路の維持・利便性向上)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 航路全体の利用者数は、運賃低廉化による島民利用の増加もみられたがコロナ禍で減少。 ・ 数年後からフェリー3隻が数年おきに更新時期を迎えるため、経営の悪化が懸念される。 ・ 港湾整備事業(離島港湾)については、西郷港のフェリー棧橋補修、来居港の乗降施設、内航船岸壁の整備により、利用者の安全性が確保され、安心してフェリーを利用できる環境が整った。 ・ 一方で来居港は、冬季の静穏度の向上が課題。 <p>(前年度の評価後に見直した点)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ バス等に対する県の支援制度について、令和4年10月から、収支率等の補助要件を設けるとともに、乗用タクシーへの利用助成を対象に加えるなどの見直しを行うこととした。
今後の取組 の方向性	<p>①(路線バスやタクシーなどの維持・確保)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域の実情に合致した効率的な運行形態への転換が進むよう、令和4年10月から支援制度を見直すこととしており、市町村担当者への説明会において、タクシー利用助成への転換や効率的なバスの運行などについて意見交換を行い、市町村での検討を促す。 <p>②(鉄道の利用促進)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 一畑電車については、令和3年度から7年度までを対象とする「一畑電車支援計画」等に基づく各事業を、沿線自治体等と連携して実施し、利用促進や安全性・利便性の向上を図る。 ・ JR線については、沿線自治体等と協力して利用促進に係る機運醸成を図り、利用者を増加させる取り組みを検討実施するほか、ダイヤの維持・改善等に係るJRへの要望を行う。 ・ JRに対しコロナ禍を乗り切るための支援を行うことなど、鉄道ネットワークの維持・存続に向けて国への要望を行う。 ・ 提言を踏まえ今後進められる制度改正等について、地方の実情が反映されたものとなるよう、国への働きかけを行う。 <p>③(隠岐航路の維持・利便性向上)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 隠岐4町村等と連携し、航路利用者数の増加に向けて取り組んでいく。また、「隠岐航路振興協議会」において、将来にわたって持続可能な航路のあり方を検討していく。 ・ フェリーの安定就航のため、来居港において防波堤の改良整備に取り組んでいく。 <p>④(共通)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 令和4年度もコロナ禍の影響が続いており、状況に応じて必要な支援を検討する。

事務事業の一覧

施策の名称		VII-1-(2) 地域生活交通の確保				
	事務事業の名称	目的		前年度の 事業費 (千円)	今年度の 事業費 (千円)	所管課名
		誰(何)を対象として	どういう状態を目指すのか			
1	隠岐航路運航維持事業	隠岐航路を利用する県民等	本土－隠岐、島後－島前、島前内における安定的な運航及び利用しやすいダイヤを確保する。	297,665	415,131	交通対策課
2	JR線利用促進事業	JR線を利用する県民や観光客	利用しやすいダイヤや運転本数を確保することにより、JR線の利用促進を図る	3,370	4,933	交通対策課
3	一畑電車運行維持事業	一畑電車を利用する県民等	生活交通機関として、一畑電車の安全運行の維持を図る	173,780	195,243	交通対策課
4	生活交通ネットワーク総合支援事業	公共交通機関を利用する県民	日常生活に必要な移動手段を確保・維持する	481,303	552,571	交通対策課
5	港湾整備事業(離島港湾)	①隠岐島民と離島航路利用者 ②貨物の移出入を行うため港湾を利用する企業	国境離島である隠岐諸島の安定的な輸送ネットワークの構築 ①離島航路の安定就航 ②効率的で安全性・信頼性が高い物流環境の整備	534,162	759,712	港湾空港課
6						
7						
8						
9						
10						
11						
12						
13						
14						
15						
16						
17						
18						
19						
20						
21						
22						
23						
24						
25						

事務事業評価シート

1 事務事業の概要

担当課

交通対策課

事務事業の名称		隠岐航路運航維持事業			
目的	誰(何)を対象として	隠岐航路を利用する県民等	事業費 (千円)	令和3年度の実績額	令和4年度の当初予算額
	どういう状態を目指すのか	本土ー隠岐、島後ー島前、島前内における安定的な運航及び利用しやすいダイヤを確保する。		297,665	415,131
令和4年度の取組内容	隠岐島民の生活を支える隠岐航路(海上交通)の維持・確保を図るため、以下に要した経費の一部を支援する。 ・船舶の導入(超高速船「レインボージェット」の整備、島前内航船「いそかぜ」の建造) ・船舶の運航(超高速船「レインボージェット」、島前内航船「フェリーどうぜん」「いそかぜ」) ・航路運賃の低廉化 ※超高速船「レインボージェット」は隠岐広域連合所有、島前内航船「フェリーどうぜん」「いそかぜ」は島前町村組合所有				
令和3年度に行った評価を踏まえて見直したこと					
1	上位の施策	Ⅲー4ー(2) 空港・港湾の機能拡充と利用促進	3	上位の施策	
2	上位の施策	Ⅶー1ー(2) 地域生活交通の確保	4	上位の施策	

2 KPI(重要業績評価指標)の状況

KPIの名称		年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	単位	計上分類
1	隠岐航路利用者数【当該年度4月～3月】	目標値		45.0	40.5	45.0	45.0	45.0	万人	単年度値
		実績値	41.9	24.2	26.6					
		達成率	—	53.8	65.7	—	—	—		
2	隠岐航路全体の就航率(就航便数/計画便数)【当該年度4月～3月】	目標値		96.0	96.0	96.0	96.0	96.0	%	単年度値
		実績値	95.5	94.9	95.1					
		達成率	—	98.9	99.1	—	—	—		
KPIの他に参考とすべきデータや客観的事実		・令和3年度の隠岐航路全体の利用者数は、令和2年度を上回る266,168人(前年比24,242人増、10%増)となったが、新型コロナウイルスの影響により、令和元年度の利用者数を大きく下回っている。(R元年度比▲153,007人、▲36.5%) ・令和3年度の隠岐航路全体の就航率は95.1%となり、前年度より向上したものの、目標値を下回った。								

3 現状に対する評価

成果	「目的」の達成に向けた取組による改善状況	・国の「特定有人国境離島地域社会維持推進交付金」(平成29年度～)の活用により、島民等の運賃が低廉化され、本土ー隠岐間の島民利用に寄与した。
課題分析	① 課題	・「目的」達成のため(又は達成した状態を維持するために)に支障となっている点 ・運航事業者の経営安定が不可欠であるが、収支を左右する燃油価格は高騰し先行きが不透明。また、島民人口や観光客の減少が続く中、新型コロナウイルス感染症の影響もあり、航路全体の利用者がコロナ禍以前の利用者数には戻っていない。(R3年度の266,168人とR元年度419,175人を比較すると▲153,007人) ・数年以内にフェリー「しらしま」の更新、その後も約5年おきに「くが」「おき」の更新時期を迎えるため、その更新による経営圧迫が懸念され、航路運営へ影響を及ぼす恐れがある。 ・サービス向上への取組が進みつつあるが、利便性の向上や効率化につながる窓口等のシステム化などは実現に至っていない。
	② 原因	・新型コロナウイルス感染症の影響による利用者の大幅な減少に加え、燃油価格の高騰等による経営状況の悪化。 ・フェリーの老朽化が進み、その更新が迫っているが、その更新に向けた十分な内部留保ができていない。
	③ 方向性	・隠岐4町村等と連携し航路利用者の増加に向けて取り組みながら、「隠岐航路振興協議会」において、中長期的な視点に立って、将来にわたって持続可能な航路のあり方を検討していく。 ・新型コロナウイルスの影響については、今後の利用状況等を注視し、適宜必要な支援策を検討する。 ・さらなるサービス向上策や窓口等のシステム化などの実現に向けて、隠岐汽船に対し働きかけを行う。

事務事業評価シート

1 事務事業の概要

担当課

交通対策課

事務事業の名称		JR線利用促進事業			
目的	誰(何)を対象として	JR線を利用する県民や観光客	事業費 (千円)	令和3年度の実績額	令和4年度の当初予算額
	どういう状態を目指すのか	利用しやすいダイヤや運転本数を確保することにより、JR線の利用促進を図る		3,370	4,933
			うち一般財源 (千円)	1,935	3,067
令和4年度の取組内容	山陰本線、木次線、山口線の活性化を図るため、各協議会が実施する利用促進事業に対して支援を行う。				
令和3年度に行った評価を踏まえて見直したこと	木次線においては、令和3年度から拡充した、「木次線利活用推進協議会」(沿線市町、JR、観光協会、商工会、島根県で構成)への支援を令和4年度も引き続き継続する。				
1	上位の施策	VII-1-(2) 地域生活交通の確保	3	上位の施策	
2	上位の施策		4	上位の施策	

2 KPI(重要業績評価指標)の状況

KPIの名称		年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	単位	計上分類	
1	年間利用者数(県内JR各駅の年間乗車人員の合計)【当該年度4月～3月】	目標値		6,295.0	4,406.0	5,350.0	6,295.0	6,295.0	千人	単年度値	
		実績値	5,914.0	4,499.0	4,495.0						
		達成率	—	71.5	102.1	—	—	—			%
2		目標値									
		実績値									
		達成率	—	—	—	—	—	—			%
KPIの他に参考とすべきデータや客観的事実		各線区の年間乗車人数(単位:千人)									
		H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3		
山陰本線		5,872	5,910	5,787	5,862	5,736	5,611	4,261	4,254		
木次線		261	263	244	238	235	210	166	176		
三江線		56	55	56	74	(路線廃止)					
山口線		106	121	117	114	99	93	72	65		

3 現状に対する評価

成果	「目的」の達成に向けた取組による改善状況	・「木次線利活用推進協議会」や「山口線利用促進協議会」が実施する利用促進事業に対し支援し、沿線住民等の機運醸成が図られている。
課題分析	① 課題	・JR各線とも、利用者は減少傾向にあるうえに、令和2年度以降は新型コロナウイルス感染症の影響によりさらに減少。 ・JR西日本は、ダイヤの見直しなどの構造改革を進めており、更なる利便性の低下が懸念される。 ・JR西日本は、輸送密度が2,000人/日未満の線区に係る経営状況を公表し、地元へ路線のあり方に係る議論を求めていく考えである。
	② 原因	・自家用車の普及、人口減少や少子高齢化の進行に加えて、新型コロナウイルス感染症の影響による観光客の減少や、web会議やテレワークなどの新しい生活様式が浸透。 ・JR西日本は、新型コロナウイルス感染症の影響により厳しい経営環境に置かれている。
	③ 方向性	・沿線自治体と協力して、利用促進に係る機運醸成を図り、利用者を増加させる取り組みを検討・実施する。 ・ダイヤの維持・改善等に係るJRへの要望を行う。 ・JR西日本に対しコロナ禍を乗り切るための一定の支援を行うことなど、鉄道ネットワークの維持・存続に向けて国への要望を行う。

事務事業評価シート

1 事務事業の概要

担当課

交通対策課

事務事業の名称		一畑電車運行維持事業			
目的	誰(何)を対象として	一畑電車を利用する県民等	事業費 (千円)	令和3年度の実績額	令和4年度の当初予算額
	どういう状態を目指すのか	生活交通機関として、一畑電車の安全運行の維持を図る		173,780	195,243
			うち一般財源 (千円)	173,780	195,243
令和4年度の取組内容		・安全かつ円滑な運行を維持するために、一畑電車に対して、一畑電車沿線地域対策協議会を通じて基盤設備(線路・電路・車両)の維持・修繕・更新費や安全輸送設備等の整備費を助成する。 ・沿線地域の人口が減少していく中で利用者数を維持するため、一畑電車沿線地域対策協議会に対して事業費を負担する。			
令和3年度に行った評価を踏まえて見直したこと					
1	上位の施策	VII-1-(2) 地域生活交通の確保	3	上位の施策	
2	上位の施策		4	上位の施策	

2 KPI(重要業績評価指標)の状況

KPIの名称		年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	単位	計上分類
1	一畑電車の年間利用客数【当該年度4月～3月】	目標値		140.0	112.0	140.0	145.0	148.0	万人	単年度値
		実績値	144.9	100.2	109.9					
		達成率	—	71.6	98.2	—	—	—		
2		目標値								
		実績値								
		達成率	—	—	—	—	—	—		
KPIの他に参考とすべきデータや客観的事実		一畑電車沿線地域公共交通計画に基づき、一畑電車沿線の公共交通利用者数の維持を図るための各種施策を実施している。また、一畑電車支援計画に基づき、一畑電車の安全性及び利便性の向上を図り、老朽化した施設の整備及び更新を実施している。 ○利用者の推移(単位:千人) H23 H24 H25 H26 H27 H28 H29 H30 R元 R2 R3 1,368 1,389 1,612 1,425 1,397 1,390 1,438 1,439 1,449 1,002 1,099								

3 現状に対する評価

成果	「目的」の達成に向けた取組による改善状況	・一畑電車に対する基盤設備等の補助金により、安全かつ円滑な運行を維持しており、踏切等保安設備や変電所設備の更新を行ったことにより、これまで以上に安全性・安定性が向上した。
課題分析	① 課題	・ここ10年の利用者数は、出雲大社でイベントのあった平成25年度の大幅増を除き、おおむね140万人前後で推移していたが、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年3月以降、定期外の利用者を中心に大幅な減少が生じている。 定期外利用者数：R元年度649,120人 → R3年度368,445人(増減比▲43.2%) ・老朽化した施設等が多数あり、安全性確保のため修繕や更新が引き続き必要である。
	② 原因	・新型コロナウイルス感染症拡大の影響による外出自粛により、観光客などが大幅に減少したことが影響している。 ・緊急性があるものや車両更新に優先的に取り組んできたが、線路や電路は老朽化が進んでいるものが残っている。
	③ 方向性	・関係機関と協力しながら、一畑電車の利用促進事業など、一畑電車沿線地域公共交通計画に基づき各事業を積極的に進めていく。 ・一畑電車支援計画(令和3年度～7年度)に基づき、老朽化した施設の整備及び更新を支援し、一畑電車の安全性及び利便性の向上を図る。

事務事業評価シート

1 事務事業の概要

担当課

交通対策課

事務事業の名称		生活交通ネットワーク総合支援事業			
目的	誰(何)を対象として	公共交通機関を利用する県民	事業費 (千円)	令和3年度の実績額	令和4年度の当初予算額
	どういう状態を目指すのか	日常生活に必要な移動手段を確保・維持する		481,303	552,571
			うち一般財源 (千円)	471,735	533,151
令和4年度の取組内容	住民に身近な交通手段である路線バス等を確保・維持するため、民間バス事業者や市町村に対し、地域の輸送需要に応じた切れ目のない支援を行う。 ・地域間幹線系統確保維持費補助金：広域的なバス路線を維持するため、国と協調して民間バス事業者へ支援 ・広域バス路線維持費補助金：広域的なバス路線を維持するため、民間バス事業者へ支援(国庫補助対象外) ※令和4年10月から地域間準幹線系統確保維持費補助金へ移行 ・生活交通確保対策交付金：地域の路線、通学や通院への路線を維持するため、市町村へ支援 ・地域生活交通再構築実証事業補助金：輸送需要に応じた最適な交通手段の組み合わせによって地域生活交通の再構築を図ろうとする市町村を支援。 住民に身近な交通手段である路線バスを維持するため、運転手の確保を図ろうとする公共交通事業者へ支援。 ・公共交通人材確保推進事業補助金				
令和3年度に行った評価を踏まえて見直したこと	・県内各地域における先進的な取組事例集の作成を行った。また、定時定路線のバスから、地域の実情に合致した効率的な運行形態への転換が進むよう、利用が少ない系統の重点的な見直しや、収支率等の補助要件の設定、これまで財政支援制度のなかったタクシー利用への支援を内容とした新制度を令和4年10月から開始することとした。				
1	上位の施策	VII-1-(2) 地域生活交通の確保	3	上位の施策	
2	上位の施策	III-1-(1) 小さな拠点づくり	4	上位の施策	

2 KPI(重要業績評価指標)の状況

KPIの名称		年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	単位	計上分類
1	地域の実情に応じた生活交通の確保に向けた実行計画を策定する市町村数【当該年度3月時点】	目標値		9.0	12.0	15.0	17.0	19.0	市町村	累計値
		実績値	6.0	6.0	7.0					
		達成率	-	66.7	58.4	-	-	-		
2		目標値								
		実績値								
		達成率	-	-	-	-	-	-		
KPIの他に参考とすべきデータや客観的事実		・県内の路線バス利用者数 H27:8,010千人 H28:8,022千人 H29:7,867千人 H30:7,928千人 R元:7,823千人 R2:5,623千人 ・県内の生活交通路線数(路線バス、乗合タクシー、公共交通空白地有償運送) R4.4.1時点 299路線 うち赤字路線297(99.3%)、黒字路線2(0.7%)								

3 現状に対する評価

成果	「目的」の達成に向けた取組による改善状況	・民間事業者が運行するバス路線は廃止・減便傾向にあったが、運行支援に係る補助金により、事業者の赤字を補てんし、路線の廃止・減便を最小限に止めている。 ・地域生活交通再構築実証事業補助金により、地域の実情に応じた乗合タクシーの活用や乗務員の確保を支援。地域生活交通の再構築につながっている。
課題分析	① 課題	・生活交通路線の収支が悪化しており、運行の維持に係る行政負担が増加傾向にある。 ・公共交通が利用できない、あるいは極めて利用づらいといった地域がある。 ・乗務員不足を一因とするバス路線の廃止や減便が生じ始めている。
	② 原因	・人口減少や少子高齢化、自家用車の普及により、路線バスの利用者数の減少が続いている中、さらに新型コロナウイルスの影響により、令和2年3月以降、利用者の大幅な減少が生じている路線がある。 ・輸送需要等を考慮した上で、路線バスからタクシーや自治会輸送への転換など、地域の実情に合致した効率的な運行形態への転換・維持を図る必要があるものの、タクシーについては財政支援制度がないことや、自治会輸送に係る担い手確保の課題等もあり、転換に向けた検討が進みにくい状況。 ・乗務員の不足、高齢化。
	③ 方向性	・定時定路線のバスから、地域の実情に合致した効率的な運行形態への転換が進むよう、補助制度を令和4年10月から大きく見直すこととしており、市町村担当者への説明会を開催して、タクシー利用助成への転換や効率的なバスの運行などについて意見交換を行い、市町村での検討を促す。 ・新型コロナウイルスの影響については、今後の利用状況等を注視し、必要な支援策について検討する。

事務事業評価シート

1 事務事業の概要

担当課

港湾空港課

事務事業の名称		港湾整備事業(離島港湾)			
目的	誰(何)を対象として	①隠岐島民と離島航路利用者 ②貨物の移出入を行うため港湾を利用する企業	事業費 (千円)	令和3年度の実績額	令和4年度の当初予算額
	どういう状態を目指すのか	国境離島である隠岐諸島の安定的な輸送ネットワークの構築 ①離島航路の安定就航 ②効率的で安全性・信頼性が高い物流環境の整備		534,162	759,712
令和4年度の取組内容	①離島航路の安定就航 ・来居港 防波堤改良の整備促進 ②効率的で安全性・信頼性が高い物流環境の整備 ・西郷港 小田岸壁の整備促進 ・別府港 十景岸壁の整備促進 ・来居港 臨港道路(知夫里大橋)耐震補強の整備促進				
令和3年度に行った評価を踏まえて見直したこと					
1	上位の施策	Ⅲ-4-(2) 空港・港湾の機能拡充と利用促進	3	上位の施策	
2	上位の施策	Ⅶ-1-(2) 地域生活交通の確保	4	上位の施策	

2 KPI(重要業績評価指標)の状況

KPIの名称		年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	単位	計上分類
1	離島港湾の港湾施設整備率【当該年度3月時点】	目標値		23.0	32.0	43.0	59.0	72.0	%	累計値
		実績値	16.6	22.2	37.3					
		達成率	—	96.6	116.6	—	—			
2		目標値							%	
		実績値								
		達成率	—	—	—	—	—			
KPIの他に参考とすべきデータや客観的事実										

3 現状に対する評価

成果	「目的」の達成に向けた取組による改善状況	①離島航路の安定就航 ・前整備計画において、西郷港のフェリー・棧橋補修、来居港の乗降施設、内航船岸壁の整備が完成し、離島航路の安定運航、利便性の向上に寄与している。 ②効率的で安全性・信頼性が高い物流環境の整備 ・西郷港において、令和2年度に港湾計画の変更を行い、令和3年度に小田岸壁の整備を新規事業採択。
課題分析	①課題	①離島航路の安定就航 ・来居港 他の寄港地に比べ、抜港回数が多い。 ②効率的で安全性・信頼性が高い物流環境の整備 ・西郷港、別府港 増加している貨物への対応ができていない。 ・来居港 大規模地震が発生した場合、臨港道路(知夫里大橋)が使用できなくなる。
	②原因	①離島航路の安定就航 ・来居港 外郭施設の機能が不足している。 ②効率的で安全性・信頼性が高い物流環境の整備 ・西郷港、別府港 係留施設が不足している。 ・来居港 臨港道路(知夫里大橋)の耐震化が図られていない。
	③方向性	①離島航路の安定就航 ・来居港 防波堤の改良整備を行う。 ②効率的で安全性・信頼性が高い物流環境の整備 ・西郷港、別府港 新岸壁を整備する。 ・来居港 臨港道路(知夫里大橋)の耐震化を行う。