

## (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。

### 【評価】

#### <前年度から評価実施年度上期までの成果と課題>

- ・路線バス等の維持・確保については、運行支援に係る補助金により、事業者の赤字を補てんし、バス路線の廃止・減便を最小限に留めた。
- ・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、最適な交通体系への見直しを促すことで、地域生活交通の確保につながった。
- ・一方で、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ほか、利用できる公共交通が近くにない、あるいは利用者のニーズに対応していないため利用しづらいといった地域がある。
- ・既存の交通手段からタクシー利用助成への見直しを図る必要があるが、タクシーについては国の財政支援制度がないことや、市町村間での事例の共有が十分ではないなどの課題があり、転換に向けた検討が進みにくい状況となっている。
- ・公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）の制度改正や自動運転の実証運行など、新たな制度の運用や技術の導入が急速に進んでおり、県内でも効果的な取組を取り入れていくことが必要だが、県・市町村ともに知識やノウハウが不足している。
- ・JRの利用促進について、JR西日本は、令和3年10月及び令和4年3月に新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、利用客が大幅に減少し、経営状況が圧迫されたことなどを理由として、大幅なダイヤ削減を実施したが、復便は実現しておらず、更なる利用者の減少を招く悪循環が懸念される。
- ・JR各線の利用者が減少傾向にある中、令和6年6月にJR西日本山陰支社から、木次線の出雲横田駅・備後落合駅区間について、地域の移動実態に応じた持続可能な交通体系について地元と相談したい旨の説明があった。
- ・一畑電車の運行維持については、施設整備に係る補助金を交付し、令和6年度には車両の導入、橋梁の耐震補強や、軌道回路、通信ケーブルの更新等を行い、安全性・安定性が向上したが、まだ老朽化した施設等が多数あることから、安全性確保のための修繕や更新が引き続き必要である。
- ・隠岐航路の運行維持については、国の交付金を活用し、島民等の運賃が低廉化され、隠岐航路利用促進に寄与することができた一方で、船員不足を要因として、フェリー及び超高速船の大幅な減便が発表され、令和7年6月より実施された。
- ・港湾整備事業（離島港湾）については、西郷港のフェリー栈橋補修、来居港の乗降施設、内航船岸壁、防波堤改良の整備が完了し、離島航路の安定運航、利便性の向上に寄与している。
- ・西郷港、別府港については、既存施設の老朽化が進行している。

#### <第2期島根創生計画初年度から評価実施年度上期までの複数年度にわたる成果と課題>

※上記で重複しない成果・課題を記載

この欄は複数年度にわたる成果と課題を記載するため令和9年度から記載

## 【今後の方向性】

### ①路線バス等の維持・確保

国・県・市町村が協力し、バス事業者の運行支援を継続するほか、バス事業者や市町村等へヒアリングを実施し、地域の状況を把握する。

また、地域の実情に応じた効率的な交通体系への転換が進むよう、引き続き国に対して補助制度の見直しを要望するほか、他団体が行う公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）や先進的な取組事例を市町村へ提供し取組を促す。

### ②JRの利用促進

沿線自治体など関係者と連携し、引き続きJR西日本にダイヤ改善要望を行うとともに、利用者増加に向けて、観光誘客やビジネス利用促進などの取組を積極的に実施していく。

また、地域の実情に配慮した再構築協議会制度の運用や、JR路線維持のための支援拡充について、国へ要望していく。

### ③一畑電車の運行維持

各種計画に基づき、関係機関と協力した利用促進の取組を行うほか、老朽化した施設の整備等を支援し、一畑電車の安全性及び利便性の向上を図る。

### ④隠岐航路の運航維持事業

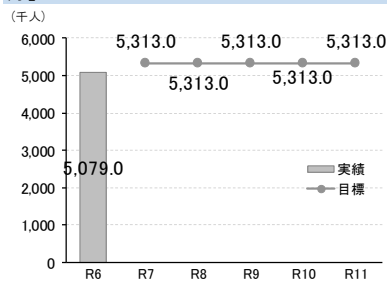
隠岐4町村等と連携して、航路維持に向けた支援を行いながら、隠岐航路振興協議会などの場で、中長期的な視点に立ち、将来にわたって持続可能な航路のあり方について検討する。

大幅な減便の要因となった船員不足の解消に向け、隠岐汽船と隠岐4町村等での議論を踏まえ、対応を検討していく。

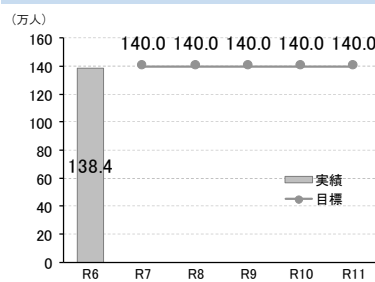
離島航路の安定就航に向けて、老朽化した施設を改良する。

## 【施策の主なKPIの状況】

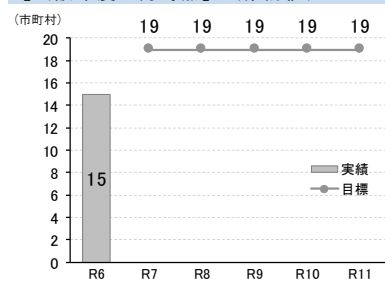
1) 年間利用者数（県内JR各駅の年間乗車人員の合計）【当該年度4月～3月】



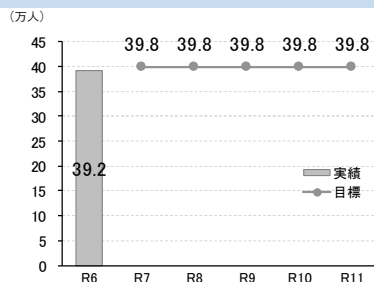
2) 一畑電車の年間利用客数【当該年度4月～3月】



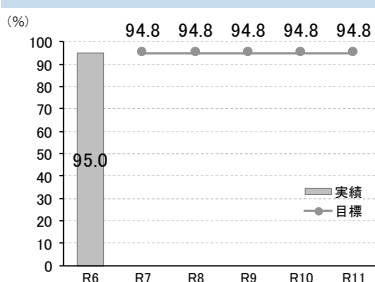
3) 地域の実情に応じた生活交通の確保に向けた実行計画を策定する市町村数【当該年度3月時点】（累計値）



4) 隠岐航路利用者数【当該年度4月～3月】



5) 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】



## 施策の主なK P I

施策の名称	Ⅶ-1-(2) 地域生活交通の確保
-------	-------------------

番号	K P I の名称	上段は目標値、下段は実績値					単位	計上分類	備考
		令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度			
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】	5,313.0	5,313.0	5,313.0	5,313.0	5,313.0	千人	単年度値	
		5,079.0							
2	一畑電車の年間利用客数【当該年度4月～3月】	140.0	140.0	140.0	140.0	140.0	万人	単年度値	
		138.4							
3	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】	19.0	19.0	19.0	19.0	19.0	市町村	累計値	
		15.0							
4	隠岐航路利用者数【当該年度4月～3月】	39.8	39.8	39.8	39.8	39.8	万人	単年度値	
		39.2							
5	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】	94.8	94.8	94.8	94.8	94.8	%	単年度値	
		95.0							

(第2期島根創生計画に掲げる施策の【取組の方向】)

①路線バスやタクシーなどの維持・確保

地域の実情に応じて、最適な交通手段への転換を図ることなどにより、地域生活交通が確保されるよう市町村と連携して取り組みます。住み慣れた地域で、安心して住み続けることができるよう、市町村及び交通事業者と連携し、地域生活交通の担い手の確保と利用促進に向けた取組を進めます。

②鉄道の利用促進

一畑電車については、沿線2市や事業者と連携して、安全確保と利用促進の取組を進め、宍道湖北岸の公共交通の確保を図ります。JR路線については、沿線自治体をはじめ関係者と緊密に連携し、県内各路線の利用促進に向けた取組を進めます。

③隠岐航路の維持・利便性向上

隠岐航路における運賃の低廉化や、船舶の運航経費等に対する支援を行うほか、運航事業者による積極的なサービス向上の取組を促進します。

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。	347,940	376,413	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	県内JR路線の維持を目的に、路線の利用促進を図る。	6,599	10,602	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。	302,044	277,469	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。	420,071	471,038	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	1,066,244	1,221,763	港湾空港課

# 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6年度の実績額	令和7年度の当初予算額
	どうい状態を目指すのか	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		うち一般財源 (千円)	1,066,244
令和7年度の取組内容		①離島航路の安定就航 ・西郷港 老朽化施設改良の整備促進 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 ・来居港 臨港道路(知夫里大橋)耐震補強の整備促進 ・別府港 臨港道路改良の整備促進 ・重栖港 航路等浚渫の整備促進 ・西郷港、別府港、知々井港 老朽化施設改良の整備促進			
令和6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・港湾の機能強化と利用促進	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5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	単位	計上分類	
1	離島港湾の施設整備達成率(R2年度からの累計) 【当該年度3月時点】	目標値			28.0	33.0	36.0	46.0	56.0	%	累計値	
		実績値		21.0	28.0							
		達成率		-	-	-	-	-	-			-
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 ・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了し、離島航路の安定運航、利便性の向上に寄与している。 ・令和6年度に来居港の防波堤改良の整備が完了。 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、小田岸壁の整備を令和3年度に事業着手。 ・令和6年度に別府港の十景岸壁と背後のふ頭用地の整備が完了。
	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)支障となっている点 ①離島航路の安定就航 ・既存施設が機能上支障を来している又は近い将来支障を来すおそれがある。 ②効率的で安全性・信頼性が高い物流環境の整備 ・西郷港 増加す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。 ・既存施設が機能上支障を来している又は近い将来支障を来すおそれがある。
	②原因	上記①(課題)が発生している原因 ①離島航路の安定就航 ・既存施設の老朽化が進行している。 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。 ・既存施設の老朽化が進行している。
③方向性	上記②(原因)の解決・改善に向けた見直し等の方向性 ①離島航路の安定就航 ・老朽化した施設を改良する。 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 新岸壁を整備する。 ・来居港 臨港道路(知夫里大橋)を耐震化する。 ・老朽化した施設を改良する。	



# 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6年度の実績額	令和7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		うち一般財源 (千円)	420,071
令和7年度の取組内容	住民に身近な交通手段として重要な役割を果たしている路線バスの維持・確保等のため、バス事業者、市町村、NPO等が実施する取組を総合的に支援する。 ・バス路線の維持の取組（地域間幹線系統確保維持費補助金、地域間準幹線系統確保維持費補助金(国庫補助対象外分の支援)、生活交通確保対策交付金(市町村への支援)） ・交通体系の見直しの取組（地域生活交通再構築事業補助金）				
令和6年度に行った評価を踏まえて見直したこと	令和3年度に作成した「地域生活交通の確保に向けた取組事例集」の内容を最新の情報に更新し、市町村へ情報提供した。				
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5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11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			19.0	19.0	19.0	19.0	19.0	市町村	累計値
		実績値	15.0	15.0							
		達成率	-	-	-	-	-	-	-		
2	県の補助金等を活用する路線バス等の人口1人あたり年間輸送人員【当該年度9月時点】	目標値			6.3	6.3	6.3	6.3	6.3	人	単年度値
		実績値	6.3	6.3							
		達成率	-	-	-	-	-	-	-		
KPIの他に参考とすべきデータや客観的事実		・県内の乗合バス利用者数 H29:7,867千人 H30:7,928千人 R元:7,823千人 R2:5,623千人 R3:5,892千人 R4:6,298千人、R5:6,727千人 ・県内の生活交通路線数(路線バス、乗合タクシー、交通空白地有償運送) R7.4.1時点 300路線 うち赤字路線299(99.7%)、黒字路線1(0.3%)									

## 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	・運行支援に係る補助金により、事業者の赤字を補てんし、バス路線の廃止・減便を最小限に留めた。 ・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、最適な交通体系への見直しを促すことで、地域生活交通の確保に繋がった。
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)に支障となっている点 ・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。 ・最適な交通体系への転換が進みつつあるが、利用できる公共交通が近くにない、あるいは利用者のニーズに対応していないため利用しづらいといった地域がある。
	②原因	・人口減少等により利用者の減少傾向が続いている。 ・地域の移動ニーズに応じて、既存の交通手段からタクシー利用助成やデマンド型乗合交通に転換するなど、地域の実情に応じた効率的な交通体系への見直しを図る必要があるが、タクシーについては国の財政支援制度がないことや、市町村間での事例の共有が十分ではないなどの課題があり、転換に向けた検討が進みにくい状況となっている。 ・公共ライドシェア(自家用有償旅客運送)の制度改正や自動運転の実証運行など、新たな制度の運用や技術の導入が急速に進んでおり、県内でも効果的な取組を取り入れていくことが必要だが、県・市町村ともに知識やノウハウが不足している。
	③方向性	・引き続き、国・県・市町村が協力し、バス事業者の運行に係る支援を継続するとともに、今後の支援の検討に向けて、バス事業者や市町村等へのヒアリングを実施し、地域の状況を十分に把握する。 ・地域の実情に応じた効率的な交通体系への転換が進むよう、引き続き国に対して補助制度の見直しを要望するほか、他団体が行う公共ライドシェア(自家用有償旅客運送)や先進的な取組事例を市町村へ提供し取組を促す。 ・令和7年度から、県や市町村の担当者で構成する、地域公共交通の確保に向けたワーキンググループを設置し、先進事例の紹介や現地視察を行うほか、市町村の課題を持ち寄り、その対応について、議論や意見交換を行うことで、市町村との連携・協力関係を強化する。



# 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		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6年度の実績額	令和7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		うち一般財源(千円)	302,044
令和7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。 ・国の新たな支援制度の活用に向けて、鉄道事業再構築実施計画の策定・申請を行う。				
令和6年度に行った評価を踏まえて見直した点	・国の新たな支援制度の活用に向けて、「一畑電車支援計画(R7~R16)」及び「第2期一畑電車沿線地域公共交通計画(R7~R16)」など必要な諸計画の策定・改定を行った。				
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		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5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11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	140.0	140.0	140.0	140.0	万人	単年度値
		実績値	133.6	138.4							
		達成率	-	-	-	-	-	-	-		
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		・利用者の内訳を見ると、通学定期の利用者が減少している。 ○利用者内訳の推移(単位:千人) 年度 H26 H27 H28 H29 H30 R元 R2 R3 R4 R5 R6(対前年度増減) 通学定期 500 510 522 534 542 521 422 466 464 448 440(▲8) 通勤定期 256 246 258 276 285 294 269 265 250 267 294(+27) 定期外 669 641 610 629 612 634 311 368 548 621 650(+29)									

## 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	・一畑電車の安全かつ円滑な運行を維持するため、安全輸送設備等整備費補助金を交付し、令和6年度には車両の導入、橋梁の耐震補強や、軌道回路、通信ケーブルの更新等を行い、安全性・安定性が向上した。
課題分析	① 課題	・コロナ禍以前は、概ね140万人前後で推移していた利用者が、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により減少したことや、電気料金の高騰など、厳しい経営環境である。 定期利用者 R元年度 815千人 → R6年度 734千人(R元年度比▲10.0%) 定期外利用者 R元年度 634千人 → R6年度 650千人(R元年度比+2.6%) 合計 R元年度 1,449千人 → R6年度 1,384千人(R元年度比▲4.5%) ・老朽化した施設等が多数あり、安全性確保のための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り減少した利用者数は、回復傾向であるものの、コロナ禍以前までには回復していない。 ・安全に関わる緊急性があるものから優先的に整備を行っているが、老朽化が進んでいる施設がまだ多数残っている。
	③ 方向性	・一畑電車沿線地域公共交通計画に基づき、関係機関と協力して利用促進の取組を行う。 ・一畑電車支援計画に基づき、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。 ・社会資本整備総合交付金など、国の新たな支援制度の活用に向けて、鉄道事業再構築実施計画等の策定・申請作業を行う。



# 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6年度の実績額	令和7年度の当初予算額
	どういう状態を目指すのか	県内JR路線の維持を目的に、路線の利用促進を図る。			6,599	10,602
				うち一般財源 (千円)	6,599	10,602
令和7年度の 取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・木次線及び山口線、山陰本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。</li> <li>・県内全路線の利用促進を図るため、「島根県鉄道整備連絡調整協議会」(事務局:島根県)において、JR利用促進に取り組んでいく。</li> </ul>					
令和6年度に行った 評価を踏まえて 見直した点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・木次線利活用推進協議会における、木次線乗車を伴う2次交通への補助制度について、補助上限額を引き上げた。</li> </ul>					
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5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11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			5,313.0	5,313.0	5,313.0	5,313.0	5,313.0	千人	単年度 値	
		実績値		5,079.0	5,079.0							
		達成率		-	-	-	-	-	-			-
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 R4 R5 R6 山陰本線 5,872 5,910 5,787 5,862 5,736 5,611 4,261 4,254 4,634 4,841 4,845 木次線 261 263 244 238 235 210 166 176 173 172 163 三江線 56 55 56 74 (路線廃止) 山口線 106 121 117 114 99 93 72 65 65 66 71										

## 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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「木次線利活用推進協議会」や「山口線利用促進協議会」に加え、島根県も参画する「JR山陰本線(益田～下関間)利用促進協議会」が令和5年8月に新たに発足した。</li> <li>・各協議会が実施する利用促進の取組について、県からの補助金による支援や、各地元協議会がもつ連絡会などを通じた連携など、利用促進の取組を図ってきた。</li> <li>・県内JR沿線市町と島根県などで構成する「島根県鉄道整備連絡調整協議会」(県鉄)において、会議費等助成制度を創設し、JRのビジネス利用を促進。</li> </ul>
課題分析	① 課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・JR各線とも、利用者の減少傾向には一旦歯止めがかかったものの、依然、コロナ以前の水準に戻っていない。</li> <li>・JR西日本は、減便や最終便の繰り上げ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。</li> <li>・JR各線の利用者が減少傾向にある中、令和6年5月23日のJR西日本山陰支社長会見において、木次線の出雲横田駅から備後落合駅区間について、地域の移動実態に応じた持続可能な交通体系について、議論する場が必要との発言があった。</li> <li>・県鉄の会議費等助成制度について、令和6年度の実績は4件であった。</li> </ul>
	② 原因	<ul style="list-style-type: none"> <li>・家用車の普及、人口減少や少子高齢化の進行に加え、新型コロナウイルス感染症の影響により、Web会議やテレワークなどの新しい生活様式が浸透。</li> <li>・JR西日本は、経営環境の厳しい面として、コロナ禍を契機とした社会行動の変容のほか、高速自動車道の整備を挙げている。</li> </ul>
	③ 方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・沿線自治体など関係者と協力して、利用促進に係る機運醸成を図り、利用者を増加させる取組を検討・実施する。特に、県鉄の会議費等助成制度については、新たな助成制度への改善を検討する。</li> <li>・利便性が低下したダイヤが固定化し、更なる利用者の減少を招く悪循環に繋がることを防ぐため、ダイヤの維持、改善に係るJRへの要望を継続して行っていく。</li> <li>・JR路線に関する協議の場として、再構築協議会制度が創設されることとなったが、協議会が「廃止ありき」の協議とならないよう、国が中立的な立場で責任を持って関与するとともに、設置や運営については地域の実情に十分配慮するよう国へ要望を行っていく。</li> <li>・併せて、JR路線を維持するための支援拡充について国へ要望していく。</li> </ul>



# 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6年度の実績額	令和7年度の当初予算額
	どうい状態を目指すのか	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。		うち一般財源 (千円)	347,940
令和7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(フェリー「しらしま」後継船の建造、超高速船「レインボ-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-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-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6年度に行った評価を踏まえて見直した点	・乗客の利便性向上や業務の効率化や、窓口等のシステム化に向けた取組を推進するため、R6年度からの指定管理に係る基本方針の条件として、「窓口等のシステム化について、指定管理期間内に導入を進めること」を明記するように、関係者と調整を行った。				
1	上位の施策	Ⅲ-4-(2) 空港・港湾の機能強化と利用促進	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5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11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			39.8	39.8	39.8	39.8	39.8	万人	単年度値
		実績値	38.9	39.2							
		達成率	-	-	-	-	-	-	-		
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			94.8	94.8	94.8	94.8	94.8	%	単年度値
		実績値	94.7	95.0							
		達成率	-	-	-	-	-	-	-		
KPIの他に参考とすべきデータや客観的事実		・隠岐航路の利用者数は、前年度を上回る392,497人(前年度比3,826人増、0.9%増)となったが、コロナ禍以前(R元年度)と比較すると9割程度にとどまる。(R元年度419,175人) ・隠岐航路運賃低廉化事業の利用者数は、前年度を上回る201,206人(前年度比1,856人増、0.9%増)で、コロナ禍以前と比較しても、ほぼ同程度まで回復した。(R元年度205,901人)									

## 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」の活用により、島民等の運賃が低廉化され、本土～隠岐間の隠岐航路利用促進に寄与している。 ・「フェリーしらしま」の後継船建造に対して支援を行う体制を構築(財政支援はR7年度からの予定)
課題分析	① 課題	・航路維持のためには、運航事業者の経営安定が不可欠であるが、島民人口減少などによる利用者の減少や、燃料価格の高騰が続く状況にある。 ・令和8年度に就航予定の「フェリーしらしま」後継船以降も、数年おきにフェリーや超高速船の更新時期を迎えるが、その更新のためには多額の費用が必要である。 ・利便性の向上を目指すための窓口等のシステム化に向けた検討が進んでいない。 ・船員不足を要因として、フェリー及び超高速船の大幅な減便が発表され、令和7年6月より実施された。
	② 原因	・新型コロナウイルス感染症拡大の影響により減少した利用者数は徐々に回復しつつあるものの、コロナ禍以前の利用者数までは戻らず、燃料価格も高止まりの状態が続いている。 ・フェリーなど船舶の老朽化が進み、更新時期が迫るものの、経営状況が厳しく、十分な資金の内部留保ができていない。 ・隠岐汽船において、新規の船員の採用が難しい中、離職者の発生などによる慢性的な船員不足の状況にある。
	③ 方向性	・隠岐4町村等と連携して、航路維持に向けた支援を行いながら、隠岐航路振興協議会などの場で、中長期的な視点に立ち、将来にわたって持続可能な航路のあり方について検討する。 ・乗客の利便性向上や業務の効率化のため、窓口等のシステム化に向けた取組について、関係者との協議を促進する。 ・大幅な減便の要因となった船員不足の解消に向け、隠岐汽船と隠岐4町村等での議論を踏まえ、対応を検討していく。

