

①施策の目的等

施策の名称	施策Ⅱ-5-3 地域生活交通の確保
目的	通学、通院、買い物等の日常生活を支える地域生活交通を確保します。

②成果参考指標の目標（実績）と施策の現状、及びその評価

数値目標	年度	27年度	28年度	29年度	30年度	31年度	単位	数値目標	年度	27年度	28年度	29年度	30年度	31年度	単位
交通弱者の移動手段の確保に向けた実践活動を開始する公民館エリア数（累計）	目標値		18.0	36.0	53.0	70.0	エリア	一畑電車の年間利用者数	目標値		140.0	140.0	140.0	140.0	万人
	取組目標値								取組目標値						
	実績値	0.0							実績値	139.7					
	達成率	-	-	-	-	-			達成率	-	-	-	-	-	
隠岐航路の年間利用者数	目標値	44.0	44.3	44.5	44.8	45.0	万人	離島航路の岸壁の整備率	目標値		97.8	100.0	100.0	100.0	%
	取組目標値								取組目標値						
	実績値	44.1							実績値	89.4					
	達成率	100.3	-	-	-	-			達成率	-	-	-	-		
定性目標	平成28年度～平成31年度														
成果参考指標の実績等の補足説明（任意記載）															

③評価時点での施策目的に対する現状

評価時点で施策目的に対する現状 (客観的事実・データなどに基づいた施策の現状や取組状況)	<ul style="list-style-type: none"> 平成28年度からは、地域の輸送需要に応じた最適な交通手段の組合せによる「地域生活交通の再構築」が図られるよう、立ち上がり支援を実施しており、7月末現在7エリアでの取組みが始まっている。 平成28年4月に一畑電車沿線地域公共交通網形成計画（H28～H32）と一畑電車支援計画（H28～H32）を策定し、一畑電車沿線地域の公共交通の利用促進と一畑電車の安全性及び利便性の向上を図るための各種施策を実施。H28の4～6月利用者数は対前年比0.7%減とほぼ同程度。 隠岐広域連合が所有するフェリー及び超高速船については、前期に引き続き隠岐汽船を指定管理者に指定し、平成28年度から4年間を新たな指定管理期間として運航を継続。H28年4～6月の隠岐航路の利用者数は、5月連休期間中の欠航もあり、対前年比5.6%減。 来居港では、内航フェリーが利用する岸壁の形状から、冬期を中心に抜航がある。また、現在来居港のみフェリーへの乗降施設が未整備で、乗降客は船内の急な階段を利用している。
---	--

④今年度末の施策目的の達成度予測

28年度の施策目的の達成度予測	判断	その理由
A:達成できる B:概ね達成できる（見直す点がある） C:達成は困難	B	<ul style="list-style-type: none"> 生活バス路線については、廃止・減便傾向にあった民間事業者が運行する路線は、補助事業により路線の維持確保につながっている。また、市町村が運行する路線は、生活交通確保対策交付金制度により、市町村の自主的な運行見直しにつながり、効率化が図られている。 一畑電車については、利用者数はほぼ前年並みで、通勤通学定期利用は前年に比し伸びている状況にある。また、車両の更新など老朽化していた施設の整備により安全性の向上が図られ、安定した運行につながっている。 隠岐航路については、5月連休期間中の欠航による利用者数減はあるものの、概ね前年並みの利用者数となっている。 隠岐航路の岸壁については、H26年度末に来居港の岸壁改良工事に着手するなど、順調に整備を進めている。

⑤課題の認識

(1)平成31年度末の施策目的の達成状況（予測） A:達成できる B:概ね達成できる C:達成は困難	判断	その理由（④の「判断」と異なる「判断」の場合のみ記載）
	B	
(2)施策の目的達成に向けての課題		<ul style="list-style-type: none"> 多くのバス路線が不採算路線であり、財政支援がなければ、路線の確保・維持が困難な状況にあるが、国補助単価の見直しにより、今後、バス事業者への補助金の減少が見込まれ、また、少子高齢化、自家用車の普及により、生活バス路線の利用者数は減少傾向にあることから、生活バス路線の利用促進に向けた取り組み等を行い、中山間地域の交通弱者の移動手段を確保していく必要がある。 一畑電車については、沿線の人口減少、自動車利用の増加などにより、中長期的に利用者が減少傾向であり、他の地域公共交通機関と連携しながら、自動車を運転できない高齢者や生徒の利用促進を図る必要がある。また今後老朽化が著しい車両の更新を計画しており、車両更新に必要な予算を確保していく必要がある。 隠岐航路の利用者数は長期的に見ればH10のピーク時より大きく減少し、特に観光客の利用が伸び悩んでおり、運航事業者の経営安定のためには、交流人口の拡大による、利用者数の維持を図っていく必要がある。また、隠岐航路の運賃は、陸上のバスや鉄道などの公共交通機関と比べると割高な水準にあり、運賃低廉化に向けた支援が必要となる。既存の国制度は島民限定であったり、人の移動に活用できるメニューが示されていないなど、交流人口の拡大に繋がっていない。 来居港での内航フェリーの就航率向上のための岸壁改良工事の早期完成が必要である。

⑥今後の取組みの方向性

課題解決に向けての今後の取組みの方向性	<ul style="list-style-type: none"> 島根県生活交通確保対策協議会や市町村が設置する地域公共交通会議の場において、地域住民のニーズを踏まえた利用促進策等の検討を行い、2年間の実証事業として創設した「地域生活交通再構築実証事業補助金」の成果を踏まえ、平成30年度以降の新たな支援制度の在り方について、市町村等と検討を進めていく。 県、出雲市、松江市、一畑電車が連携して、一畑電車沿線地域公共交通網形成計画の各事業を積極的に進めるとともに、平成32年度までの一畑電車支援計画が着実に実施されるよう、国への予算要望を実施していく。 平成28年4月20日に成立し、平成29年4月1日から施行される「有人国境離島に関する特別措置法」において、国及び地方公共団体は、離島航路運賃の低廉化に「特別の配慮」をするものと定められており、交流人口の拡大につながるよう島外からの利用者も含め、本土と比べて割高な水準にある旅客運賃の低廉化に向け適切な財政支援措置が講じられるよう、国に対して強く働きかけていく。 来居港は調査設計を終えた岸壁改良やバリアフリー対応のフェリーターミナル、乗降施設の整備を急ぐよう、重点的に整備を進める。
---------------------	--

施策評価シート別紙2(事務事業一覧)

施策の名称	施策Ⅱ-5-3 地域生活交通の確保			
-------	-------------------	--	--	--

(単位:千円)

	事務事業名	目的(意図)	前年度 事業費	今年度 事業費	所管課名
1	JR利用促進事業	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。	2,700	1,700	交通対策課
2	一畑電車運行維持事業	生活交通機関として、一畑電車の安全運行の維持を図る	270,238	349,907	交通対策課
3	地域生活交通総合支援事業	利用しやすいダイヤと便数を確保し、必要な路線を維持する	338,886	379,298	交通対策課
4	隠岐航路運航維持事業	隠岐本土、島前島後、島前内の安定した運航と利用しやすいダイヤを確保する。	129,782	149,384	交通対策課
5	離島航路整備事業	離島航路を安全で快適に移動できるよう、また、安定した物資の輸送ができるようにする。	133,101	461,374	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					
26					
27					
28					
29					
30					
31					
32					
33					
34					
35					
36					
37					
38					
39					
40					