

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>(路線バスやタクシーなどの維持・確保)</p> <ul style="list-style-type: none"> 人口減少等に伴い、路線バスの利用者数は減少傾向にあり、運行欠損補填がなければ路線の維持が困難な状況。また、乗務員不足を一因とする路線廃止等が生じており、人材の確保が課題。中山間地域においては、地域生活交通再構築実証事業補助金により乗用タクシーの活用や乗務員の確保を支援し、公共交通空白地域の解消に寄与している。 <p>(鉄道の利用促進)</p> <ul style="list-style-type: none"> 一畑電車の利用者数は、沿線自治体等と連携して利用促進に取り組んだ結果、概ね140万人前後で推移。また、老朽化施設の更新等により安全性・安定性の向上が図られているが、老朽化の進んだ施設が残っている。 JR各線の利用者数は減少傾向。「木次線活用推進協議会」が企画列車の運行や沿線イベント助成を実施するなど、沿線住民等の利用促進に向けた機運醸成が図られている。 <p>(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、減少傾向。 数年以内にフェリー「しらしま」の更新、その後約5年おきに「くにが」「おき」の更新を迎えるため、更新に要する資金の調達が課題。 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、内航船岸壁の整備の完成により、高齢者や観光客等が安全に、安心してフェリーを利用できる環境が向上した。一方で来居港においては、冬季に湾内の波高が高くフェリーが寄港できないことがあり、静穏度の向上が課題。 <p>(共通)</p> <ul style="list-style-type: none"> 新型コロナウイルスの影響により利用者が減少し、運行収支の悪化が見込まれる。
今後の取組 の方向性	<p>(路線バスやタクシーなどの維持・確保)</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域の实情に合致した効率的な運行形態への転換が図られるよう、市町村、交通事業者とともに県の支援制度のあり方について検討する。また、各地域における取組事例や輸送コストに係る指標分析等の情報を提供し、市町村における公共交通のあり方に係る議論を促す。 <p>(鉄道の利用促進)</p> <ul style="list-style-type: none"> 一畑電車については、沿線自治体等と連携し、令和2年度までを対象期間とする「一畑電車支援計画」等に基づく各事業の実施により、利用促進や安全性・利便性の向上を図るとともに、令和3年度以降の支援計画を策定する。 JR線については、引き続き、沿線自治体等と連携して利用促進に取り組んでいくとともに、中国地方各県と連携して、路線の維持・運営に係る国やJRへの働きかけを検討していく。 <p>(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>(共通)</p> <ul style="list-style-type: none"> 新型コロナウイルスの影響については、適宜必要な支援策などについて検討していく。

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	どのような状態を目指すのか			
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。	374,501	399,266	交通対策課
2	JR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	430	500	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	214,177	247,745	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	402,528	424,597	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	237,614	307,048	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						

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)	昨年度の実績額	今年度の当初予算額
	どういう状態を目指すのか	本土一隠岐、島後一島前、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。		374,501	399,266
今年度の取組内容	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				
昨年度に行った評価を踏まえて見直したこと	平成30年12月に隠岐広域連合に設置された「隠岐航路振興協議会」において、隠岐航路の中長期的なあり方や隠岐汽船(株)のサービス改善策等について、関係者一体となった検討を実施しているところ。				
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	隠岐航路利用者数【当該年度4月～3月】	目標値		45.0	45.0	45.0	45.0	45.0	万人	単年度値
		実績値	41.9							
		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		96.0	96.0	96.0	96.0	96.0	%	単年度値
		実績値	95.5							
		達成率	—	—	—	—	—	—		
KPIの他に参考とすべきデータや客観的事実		・令和元年度の隠岐航路全体の利用者数は、新型コロナウイルスの影響(R2.3月は前年比▲7,177人、▲23%)を受けて419,175人となり、前年度(427,089人)を下回った。 ・令和元年度の隠岐航路全体の就航率は95.4%となり、冬季の悪天候等の影響を受けて前年度(96.1%)を下回った。 ・隠岐広域連合が所有する「フェリーおき」及び超高速船「レインボージェット」については、前期に引き続き隠岐汽船(株)を指定管理者に指定。令和2年度からの4年間で第3期指定管理期間として運航を継続中。								

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JR線並に低廉化された結果、最も利用の多い本土一隠岐間においては、低廉化前の平成28年度比で島民利用が1.1万人増加(推計)。 ・平成26年3月から就航した超高速船「レインボージェット」は、耐波性に優れ、前身の「レインボー2」に比べ就航率が向上。島民をはじめとする利用者利便の向上に大きく寄与。 ・隠岐汽船(株)では、社内に「サービス改善委員会」を設置し、平成28年度以降、苦情・サービス改善提案とそれに対する回答をフェリー乗り場等に掲示。
課題分析	① 課題	・運航事業者の経営安定化が不可欠であるが、収支を左右する燃油価格の動向は先行き不透明。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加わり、航路全体の利用者が減少(直近10年間で▲1.6万人、R2.3月は前年比▲23%)。 ・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「くにか」「おき」の更新時期を迎えるため、資金調達が課題。また、更新後の減価償却費負担増大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	・燃油価格の動向が不透明。 ・人口減少や観光客の減少、新型コロナウイルス感染症の影響による利用減少。 ・フェリーの老朽化。 ・今後のフェリー更新に備えた、十分な内部留保ができていない。
	③ 方向性	・H30年12月に隠岐広域連合に設置された「隠岐航路振興協議会」において、専門的な知見を有する外部有識者や交通系コンサルによる検討を提案するなど、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ついて、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)	昨年度の実績額	今年度の当初予算額
	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		430	500
			うち一般財源 (千円)	430	500
今年度の取組内容	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。				
昨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、H30年3月に設立された「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)において、アドバイザーの参画により沿線マップを作成するなど、利用促進に向けた新たな取組みを始めた。				
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	6,295.0	6,295.0	6,295.0	6,295.0	千人	単年度 値
		実績値	5,914.0							
		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) 山陰本線 H26:5,872 H27:5,910 H28:5,787 H29:5,862 H30:5,736 R1:5,611 木次線 H26: 261 H27: 263 H28: 244 H29: 238 H30: 235 R1: 210 三江線 H26: 56 H27: 55 H28: 56 H29: 74 H30:(路線廃止) 山口線 H26: 106 H27: 121 H28: 117 H29: 114 H30: 99 R1: 93								

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"> 木次線においては、「木次線利活用推進協議会」が、企画列車の運行や沿線の活動団体が企画するイベントへの助成、沿線の魅力発信などを実施し、沿線住民等の木次線利用の機運が高められた。 山口線においては、今後の利用促進に活かすため、モニター調査を実施した。 	
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)に支障となっている点	<ul style="list-style-type: none"> JR各線とも、利用者は減少傾向にある。
	② 原因	上記①(課題)が発生している原因	<ul style="list-style-type: none"> 自家用車の普及、人口減少や少子高齢化の進行に伴い、利用者数は減少傾向にある。 新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年3月以降利用者の大幅な減少が生じている。
	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	<ul style="list-style-type: none"> 沿線自治体と協力して、利用促進に取り組んでいく。 木次線においては、「木次線利活用推進協議会」が、今後も引き続き、利用促進に向けた取組みを実施していく。 山口線においては、「山口線利用促進協議会」が、今後も引き続き、利用促進に向けた取組みを実施していく。 新型コロナウイルス感染症の影響については、利用状況等を注視し、利用促進策の強化などについて検討する。

事務事業評価シート

1 事務事業の概要

担当課

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)	昨年度の実績額	今年度の当初予算額
	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		214,177	247,745
			うち一般財源 (千円)	214,177	247,745
今年度の取組内容		・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。			
昨年度に行った評価を踏まえて見直したこと		・一畑電車沿線地域対策協議会では、通勤定期券等の助成やイベントの後援など一畑電車の利用促進に取り組んでいるが、一畑電車(株)においても独自に、企業や学校を訪問した営業活動を実施し、通勤・通学定期利用者の拡大を図っている。			
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	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	144.9							
		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		一畑電車沿線地域公共交通網形成計画に基づき、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(H23～R元) H23 H24 H25 H26 H27 H28 H29 H30 R元 1,368 1,389 1,612 1,425 1,397 1,390 1,438 1,439 1,449 千人								

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	・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、利用者数についても、KPIの目標値に対して順調に推移している。 ・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る。 ・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、利用者の大幅な減少が生じている。 ・老朽化した施設等が多くあり、安全性確保のため修繕や更新が必要である。
	② 原因	・通勤定期助成やイベント支援等の利用促進事業により、定期券及び観光等での利用客を確保している。 ・新型コロナウイルス感染症拡大防止のための外出自粛や休校、在宅勤務の増加などが影響している。 ・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網形成計画に基づき各事業を積極的に進めていく。 ・新型コロナウイルス感染症の影響については、今後の利用状況等を注視し、利用促進策の強化などについて検討する。 ・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く。 ・現行の一畑電車支援計画が令和2年度までを対象としているため、令和3年度以降の支援計画を策定する。

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)	昨年度の実績額	今年度の当初予算額
	どうい状態を目指すのか	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)	402,528
今年度の取組内容	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(国補助対象外) ・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等を維持するため、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。				
昨年度に行った評価を踏まえて見直したこと	・地域の实情に合致した効率的な運行形態への転換・維持を図るため、他県の状況、県内各地域における取組事例集の作成や輸送コストに係る客観的な指標分析を行うとともに、これらをもとに、市町村、運行事業者等の関係者とともに県の支援制度のあり方について検討するため、プロジェクトチームを立ち上げた。				
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	地域の实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							
		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		・県内の路線バス利用者数 H26:8,187千人 H27:8,010千人 H28:8,022千人 H29:7,867千人 H30:7,928千人 ・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) R2.4.1時点 311路線 うち赤字路線307(98.7%)、黒字路線4(1.3%)								

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	・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、路線の確保・維持につながっている。 ・地域生活交通再構築実証事業補助金により、地域の实情に応じた乗用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	・「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。 ・公共交通が利用できない、あるいは極めて利用し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、地域の实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	・地域の实情に合致した効率的な運行形態への転換・維持を図るため、市町村、交通事業者とともにプロジェクトチームにおいて、県の支援制度のあり方について検討する。 ・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。 ・他県の状況、県内各地域における取組事例集や輸送コストに係る客観的な指標分析等の情報を提供し、市町村における公共交通のあり方にかかる議論を促す。

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)	昨年度の実績額	今年度の当初予算額
	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		237,614	307,048
今年度の取組内容	①離島航路の安定就航 ・来居港 防波堤改良のための設計 ②安全かつ効率的な物資輸送 ・西郷港 東町物揚場整備(R2完了) ・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				
昨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							
		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 ・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 ・前整備計画から別府港は岸壁整備に着手しており、来居港では臨港道路(知夫里大橋)の耐震化整備に着手している。
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 近年増加している木材需要へ対応できていない等、効率的な物資輸送の環境が整っていない。 ・来居港 港と背後地を結ぶ臨港道路の耐震化が図られてない。
	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ため、港内静穏度が低い。 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 木材等の物資を島外に輸送するための岸壁が不足している。
	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 木材需要の増加に対応するため、港湾計画を変更し、小田地区に新岸壁を整備する。 ・別府港 引き続き岸壁の整備を促進する。 ・来居港 臨港道路(知夫里大橋)の耐震化整備を行う。