

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。また、乗務員不足を一因とする路線廃止等が生じている。中山間地域では、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確保を支援し、公共交通空白地域の解消に寄与しているが、地域の実情に合った運行形態への転換は進みにくい状況。 <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で、JRは、低収入のローカル線のあり方に係る課題提起や、利用に合わせたダイヤの見直しなどの構造改革を進めていく方針。 ・ また、トロッコ列車「奥出雲おろち号」の運行を令和5年度を最後に終了する旨を公表。 <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、減少傾向。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、利用者が安全に、安心してフェリーを利用できる環境が向上。 ・ 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"> ・ コロナ禍の影響により公共交通機関の利用者が減少し、運行収支が悪化している交通事業者に対し、令和2年度9月補正予算で支援を実施。 ・ 令和3年度当初予算でJR木次線の利用促進事業を強化。
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図られるよう、市町村等とともに県の支援制度のあり方について検討する。また、各地域の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>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、沿線自治体等と連携して利用促進に取り組むとともに、沿線自治体、JRと一緒にトロッコ列車の運行継続と沿線の観光振興の方策について検討する。また、他の自治体と連携して、地方鉄道ネットワークの維持・運営に係る国やJR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3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	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	500	7595	交通対策課
2	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	235,187	180,669	交通対策課
3	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	391,836	400,623	交通対策課
4	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。	269,618	377,375	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	234,389	533,082	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		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)	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		500	7,595
			うち一般財源 (千円)	500	4,048
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)が行う利用促進事業への支援を今年度から拡充し、県民によるJR線利用促進事業や生活利用モニター調査といった、新たな取組みを始めている。				
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	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						
		達成率	—	71.5	—	—	—	—		
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 R2:4,261 木次線 H26:261 H27:263 H28:244 H29:238 H30:235 R1:210 R2:166 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 R2:72								

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、内部補助により成り立ってきた低収入の地方ローカル線のあり方についての課題提起や、利用に合わせたダイヤの見直しなどの構造改革を進めていく方針であり、利便性の低下が懸念される。 ・また、JR西日本米子支社は、トロッコ列車「奥出雲おろち号」の運行を2023年度を最後に終了する旨を公表。
	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。 ・現行の鉄道事業法では、すべての鉄道事業者が一律に届出により事業廃止が可能となっている。
	③ 方向性	・沿線自治体と協力して、利用者を増加させる取り組みや、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よう国に対して要望を行う。 ・鉄道事業法制度の見直しについて、他の自治体とも連携し、国に対して要望を行う。 ・県、沿線自治体とJRが、一緒に、トロッコ列車の運行継続と沿線の観光振興方策について議論する場を設置し、検討していく。

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
	どういふ状態を目指すのか	生活交通機関として、一畑電車の安全運行の維持を図る		235,187	180,669
			うち一般財源 (千円)	235,187	180,669
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。 ・令和3年2月に策定した、令和3年度から7年度までの支援計画に基づき、支援を行っていく。			
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	140.0	140.0	万人	単年度値
		実績値	144.9	100.2						
		達成率	—	71.6	—	—	—	—		
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		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(H23～R2) H23 H24 H25 H26 H27 H28 H29 H30 R元 R2 1,368 1,389 1,612 1,425 1,397 1,390 1,438 1,439 1,449 1,002 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、R元年度までは、KPIの目標値に対して順調に推移していた。 ・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。 ・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	・新型コロナウイルス感染症拡大防止のための外出自粛により観光客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。 ・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。 ・令和3年2月に策定した令和3年度から7年度までの新たな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。

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		391,836	400,623
			うち一般財源 (千円)	389,121	385,623
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。 市町村等とともに県の支援制度について、見直しを検討する。				
昨年度に行った評価を踏まえて見直したこと	・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、市町村、交通事業者団体とともに、令和元年度に立ち上げたプロジェクトチームにおいて、検討の方向性について共有を図りながら、県の支援制度の見直しを検討する。				
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	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						
		達成率	—	66.7	—	—	—	—		
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 R元:7,823千人 ・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) R3.4.1時点 307路線 うち赤字路線305(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・減便傾向にあるが、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・減便を最低限に止めている。 ・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	・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	・地域の実情に合致した効率的な運行形態への転換・維持を図るため、市町村等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

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。		うち一般財源 (千円)	269,618
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。また、令和2年度9月補正予算により、新型コロナの影響を受けた隠岐汽船(株)のサービス向上の取組への支援や、隠岐航路の収益向上策等の検討経費を支援した。				
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	40.5	45.0	45.0	45.0	万人	単年度値
		実績値	41.9	24.2						
		達成率	—	53.8	—	—	—	—		
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						
		達成率	—	98.9	—	—	—	—		
KPIの他に参考とすべきデータや客観的事実		・令和2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深刻な影響(前年比▲177,249人、▲42%)を受けて241,926人となり、前年度(419,175人)を下回った。 ・令和2年度の隠岐航路全体の就航率は94.9%となり、冬季の悪天候等の影響を受けて前年度(95.5%)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、本土一隠岐間の島民利用が、平成28年度比で1.1万人増加(推計)。令和2年度には低廉化の対象である準住民の範囲が拡大。 ・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、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。 ・フェリー3隻にキッズスペースを新設したことにより、乳幼児連れ乗船客の利便性向上が期待される。
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)に支障となっている点 ・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(令和元年度の419,175人と、直近10年間で最も利用客数が多かった平成22年度の444,609人を比較すると▲25,434人)、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大きく減少した。 ・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、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。 ・新型コロナウイルス感染症の影響、人口減少や観光客の減少に伴う利用減少。 ・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、隠岐広域連合がコンサルタントに委託した「隠岐航路の収益向上策の検討業務」を基に、関係者における目線あわせを行い、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

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		234,389	533,082
今年度の取組内容	①離島航路の安定就航 ・来居港 防波堤改良の整備促進 ②安全かつ効率的な物資輸送 ・西郷港 小田岸壁の整備着手(測量調査設計) ・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	22.2						
		達成率	—	96.6	—	—	—	—		
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、小田岸壁の整備を令和3年に交付金事業として新規採択。
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 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、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。