

令和3年12月17日

中山間地域・離島振興特別委員会資料

報告事項

- | | | |
|---|-----------------------------------|-----|
| 1 | 「島根県過疎地域持続的発展計画」について | 1 |
| 2 | 「島根県特定有人国境離島地域の地域社会の維持に関する計画」について | 2 |
| 3 | 生活交通ネットワーク総合支援事業の見直しについて | 6 |
| 4 | 隠岐汽船（株）の運賃改定について | 1 2 |

【別冊】

- | | |
|--------|--|
| 別冊資料 1 | 島根県過疎地域持続的発展計画（素案） |
| 別冊資料 2 | 過疎地域持続的発展計画に係る修正表（旧計画との対比） |
| 別冊資料 3 | 島根県過疎地域持続的発展計画（素案）事業一覧 |
| 別冊資料 4 | 島根県過疎地域持続的発展計画（素案）目標一覧 |
| 別冊資料 5 | 島根県特定有人国境離島地域の地域社会の維持に関する計画（案） |
| 別冊資料 6 | 島根県特定有人国境離島地域の地域社会の維持に関する計画修正表（前期計画との対比） |

地 域 振 興 部

「島根県過疎地域持続的発展計画」について

1. 過疎地域持続的発展計画（以下、「過疎計画」）について

（1）策定の根拠等

- ・ 過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法（以下、「過疎法」） 第9条
※ 令和3年9月に策定した島根県過疎地域持続的発展方針（以下、「過疎方針」）に基づき定める。

2. 過疎計画の内容

（1）計画の期間

- 令和3年度から令和7年度までの5年間
※ 後期計画は令和8年度から令和12年度の予定

（2）過疎計画の項目

過疎方針等に基づき設定 （別冊資料1「過疎計画（素案）」目次参照）

（3）事業計画

過疎法及び過疎方針の趣旨に鑑み、特に必要と考えられる事業について、太字で記載 （別冊資料3「事業一覧」参照）

（4）過疎地域の持続的発展に関する目標 【新規事項】

① 基本的事項の目標として人口に関する目標を設定

過疎計画に基づき事業を実施することで、過疎地域における人口減少率を現在の将来推計よりも縮小することを目標とする。

（現状）過疎地域における人口増減率の将来推計（R2⇒R7） ▲7.7%

（目標）過疎地域における人口増減率（R2⇒R7） ▲7.0%

- ※ R7までの将来推計は、島根県中山間地域研究センターの推計により算出。
- ※ 目標については、H27国調人口とR2国調人口における過疎地域の人口増減率を参考に設定。

（参考）国勢調査における過疎地域の人口増減率

H12⇒H17 ▲5.0% H17⇒H22 ▲5.8% H22⇒H27 ▲6.5%

② 各項目の目標について記載 （別冊資料4「目標一覧」参照）

（5）過疎計画の達成状況の評価に関する事項 【新規事項】

計画の達成状況の評価について、目標の達成状況について議会に報告する。
その際の意見等については事業の改善や後期計画策定の際に活かすこととする。

3. 策定スケジュール

- 12月下旬～1月 パブリックコメント
2月 議会にて案を報告
3月 策定、公表（HP掲載）、主務大臣へ提出

「島根県特定有人国境離島地域の地域社会の維持に関する計画」について
(9月議会での意見と県の考え方)

○9月議会での意見に対応する箇所・・・青字

No	項目	意見の要旨	対応・考え方	該当頁
1	新型コロナウイルス感染症拡大にともなう地域経済・観光業への影響に対する対応	<p>隠岐地域の地域経済は、新型コロナウイルス感染症拡大により、深刻な影響を受けている。 ついては、県として積極的に支援する姿勢や、国への働きかけを行うことなどを示すためにも、もっと計画に盛り込むべきではないか。</p>	<p>ご意見を踏まえ、以下のとおり記載しました。</p> <p>第2章 計画の基本的方針 (3) 前期計画の主な取組状況 ⑤その他、近年の地域を巡る状況 ・当面、新型コロナウイルス感染症拡大の影響が最小限となるよう、感染拡大防止等を図るとともに、地域経済の回復に向け、雇用機会の拡充や滞在型観光の促進等への取組を進める必要がある。今後も、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を見極めながら、積極的に制度の拡充や事業予算の所要額確保などを国に働きかけていく。</p>	8
			<p>第4章 地域社会の維持に関する施策 1 雇用機会の拡充等 3. 3 滞在型観光の促進 (1) 現状と課題 (宿泊・飲食・旅行サービスの概況と課題) ・令和2年からの新型コロナウイルス感染症の影響により、隠岐諸島の観光産業は非常に厳しい状況にあるが、隠岐諸島の持続可能な経済発展を図るためには、観光産業の振興が不可欠であることから、4町村や関係団体と連携して必要な支援を行う一方、支援制度の拡充や事業予算の確保などについて、国への働きかけを行っていく。</p>	48
2	漂着ごみに対する対応について	<p>海岸への漂着ごみにより、隠岐の自然景観が大きく損なわれている。 隠岐地域の町村は、海岸への漂着ごみの処理に苦慮している。 ごみを処理する担い手も不足しているほか、島内での処理も限界があることから、本土へ運ぶしか手段がないのではないか。 このようなことに対する対応について、記載が必要ではないか。</p>	<p>ご意見を踏まえ、以下のとおり記載しました。</p> <p>第2章 計画の基本的方針 (3) 前期計画の主な取組状況 ⑤その他、近年の地域を巡る状況 ・また、島内で処理することができない産業廃棄物や島外処理する一般廃棄物は島外搬出の負担も大きい。なお、島外由来も多い海岸漂着ごみについては地方負担の軽減を図る必要がある。</p>	9

No	項目	意見の要旨	対応・考え方	該当頁
3	中国漁船等に対する対応について	日本海は、韓国や中国の漁船による違法操業により、隠岐の漁業者の生活が脅かされている。計画には、そのことをもっと書き込むべき。	<p>ご意見を踏まえ、以下のとおり記載しました。</p> <p>第3章 隠岐諸島の概況 (5) 違法操業等の状況、隠岐諸島が保全に果たしている役割 ・日本海大和堆周辺水域では、スルメイカの違法操業を目的とした北朝鮮や中国の漁船が我が国の排他的経済水域に多数進入し、我が国漁船の安全操業の妨げとなっている。</p>	18
			<p>第4章 地域社会の維持に関する施策 4 安定的な漁業経営の確保等 (漁場の保全における課題、漁業が果たしている役割) ・一方、隠岐諸島沖合には広大な日韓暫定水域が設定され、両国共同で資源を管理する理念を掲げているものの実行されておらず、資源の枯渇が懸念されている。また、その漁場の大半を韓国漁船によって占拠され、隠岐諸島のベニズワイガニかご漁業をはじめとする日本漁船は円滑な操業が困難な状況である。 ・暫定水域との境界線付近の我が国の排他的経済水域では、韓国さし網漁船などによる密漁が後を絶たず、国が取締船を派遣して拿捕や多くの密漁漁具の回収をしているのが現状である。</p>	56
4	国防について	北朝鮮によるミサイル発射実験が度々行われており、国境に接する有人国境離島地域の住民にとって、大きな脅威である。計画には、そのことをもっと書き込むべき。	<p>ご意見を踏まえ、以下のとおり記載しました。</p> <p>第3章 隠岐諸島の概況 (5) 違法操業等の状況、隠岐諸島が保全に果たしている役割 ・また、操業する漁船等の船舶への被害などの不測の事態を発生させる恐れのある北朝鮮による弾道ミサイルの発射や木造船の漂着事案など、地域の安全を脅かすような事案が度々発生している。</p>	18
5	輸送コスト支援事業について	交付金を使いやすいものになるよう、事業実施者の負担軽減や手続きの簡素化等について、計画には、そのことをもっと書き込むべき。	<p>ご意見を踏まえ、以下のとおり記載しました。</p> <p>第4章 地域社会の維持に関する施策 2 生活又は事業活動に必要な物資の費用の負担の軽減 (2) 講ずる措置の基本的な内容 ・事業活動に必要な物資について、特定有人国境離島地域社会維持推進交付金及び離島活性化交付金を活用し、農水産品及び戦略産品の移出及び当該産品の生産並びに移出に必要な原材料等の移入に係る輸送コストの低廉化を支援するとともに、輸送コスト支援事業が事業実施者にとってより活用しやすい制度となるよう、手続きの簡素化等について町村の意見を聞いた上で、必要に応じて国に働きかけていく。 ・また、生活に必要な物資の輸送コストへの支援など、必要に応じて、輸送コスト支援制度の拡充や補助率のさらなる嵩上げのほか、事業予算の確保などを国に働きかけていく。</p>	25

No	項目	意見の要旨	対応・考え方	該当頁
6	新規雇用者数（公共職業安定所就職件数）のK P Iについて	ハローワークを通じて島内の事業者間の転職した場合も人数が計上されるなど、隠岐の新規雇用者の実態を表す指標として適切ではないのではないか。	<p>ご意見を踏まえ、新たに「雇用拡充事業を活用した事業者の雇用者数」をK P Iに追加し、県計画に記載しました。</p> <p>第6章 重要業績評価指標（K P I）及び成果目標 2 K P I 及び成果目標 （4）創業・事業拡大促進施策の効果に関する指標 ・雇用機会拡充事業を活用した事業者の各年度末の実雇用者数 現況値（令和3年度） 目標値（令和8年度） 令和2年度 104人 → 令和8年度 280人</p>	60

島根県特定有人国境離島地域の地域社会の維持に関する計画 重要業績評価指標(KPI)

1. 国の基本方針により定めることとされている項目

- (1) 人口流出抑制・人口流入施策の効果
- (2) 農林水産物等の生産・販路拡大施策の効果
- (3) 農林水産業の担い手確保施策の効果
- (4) 創業・事業拡大促進施策の効果
- (5) 滞在型観光促進施策の効果
- (6) 人の往来、交流拡大施策の効果

凡例 赤字・・・9月議会からの変更箇所

2. 前期計画実績・後期計画重要業績評価指標(KPI)

項目	指標	単位	前期計画(H29~R3)									後期計画(R4~R8)					
			当初現況値 (H28年度)	実績				現行KPI				新KPI					
				H29年度		H30年度		R1年度		R2年度		R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度
目標値	実績値	目標値	実績値	目標値	実績値	目標値	実績値	目標値	実績値	目標値							
(1)	住民基本台帳に基づく社会増減	人	△ 74	△ 67	25	△ 59	△ 17	△ 52	△ 9	△ 44	△ 122	△ 37	△ 35	△ 31	△ 26	△ 22	△ 18
(2)	主要農林水産物の販売額	百万円	9,660	10,514	10,010	10,638	10,035	10,770	9,308	10,888	8,410	11,012	8,708	8,886	9,115	9,301	9,452
	[内訳]農業		1,123	1,157	1,186	1,181	1,267	1,212	1,259	1,231	1,235	1,255	1,265	1,328	1,429	1,520	1,574
	[内訳]林業		311	334	376	347	419	358	306	365	284	373	374	400	414	426	440
	[内訳]水産業		8,226	9,023	8,448	9,110	8,349	9,200	7,743	9,292	6,891	9,384	7,069	7,158	7,272	7,355	7,438
(3)	農林水産業新規就業者数	人	22	25	34	26	35	25	24	25	37	25	14	15	15	15	15
	[内訳]農業		1	5	3	5	6	5	5	5	10	5	3	4	4	3	3
	[内訳]林業		6	5	10	5	11	5	5	5	9	5	6	6	6	7	7
	[内訳]水産業		15	15	21	16	18	15	14	15	18	15	5	5	5	5	5
	【後期計画新設】漁業者数5人以上の沿岸漁業集落数	集落	—	—	—	—	—	—	—	—	—	48	—	48	48	48	48
【後期計画新設】中山間地域等直接支払交付金の取組面積	ha	—	—	—	—	—	—	—	—	—	661	—	661	661	661	661	661
(4)	新規雇用者数(公共職業安定所就職件数)	人	190	201	190	202	155	203	158	204	178	205	206	207	208	209	210
	【後期計画新設】 雇用機会拡充事業を活用した事業者の各年度末の実雇用者数	人	0		26		49		91		104	—	160	190	220	250	280
(5)	宿泊客延べ数	千人泊	109	111	104.2	114	102	117	97	119	63	122	104	104	105	105	106
	推定入島客数	千人	123	134	125.3	137	123.7	140	123.4	143	66	146	147	147	148	149	150
(6)	離島住民等の航路輸送旅客数	千人	219.0	221.2	209.8	221.2	210.4	221.2	205.9	221.2	130.3	221.2	210.4	210.4	210.4	210.4	210.4
	離島住民等の航空路輸送旅客数	千人	6.6	7.5	10.3	7.5	10.6	7.5	12.2	7.5	8.2	7.5	13	13	13	13	13

【農林水産業新規就業者数のKPIについて】

○前期計画では、H29年度からの累計であったが、後期計画では、単年度ごとの目標値へ変更（上記の表では、前期計画についても単年ごとに記載）

○農林水産基本計画（R2~R6）に合わせ、農業及び水産業のKPIを次のとおり変更

①農業

- ・前期（H29~R3）：新規自営就農者＋新規雇用就農者
- ・後期（R4~R8）：新規自営就農者のみに限定

②水産業

- ・前期（H29~R3）：新規沿岸自営漁業者＋新規企業の漁業就業者
- ・後期（R4~R8）：新規沿岸自営漁業者のみに限定

※林業については変更なし

- ・前期（H29~R3）：新規雇用者数
- ・後期（R4~R8）：新規雇用者数

3. 基準年度・設定根拠等

項目	指標	KPIの基準年度	KPIの設定根拠等
(1)	住民基本台帳に基づく社会増減	・該当年度の前年(暦年)	・平成21年～令和2年までの社会増減の実績から推計した数値
(2)	主要農林水産物の販売額	・該当年度	【農業】・米・肥育牛は横ばい、園芸作物・子牛は産地創生事業の目標値 【林業】・原木、製品はR6までは各林業事業体・製材工場の計画値を集計、R7年以降は+3%/年、シイタケは横ばい 【水産業】・沿岸自営漁業は農林水産基本計画の目標値から地域割により算出、企業の漁業は横ばい、一部事業実施効果分上乗せ
(3)	農林水産業新規就業者数	・当初現況値は当該年度 ・前期計画中はH29年度から当該年度までの累計(上記の表では、当該年度のみ数値を記載) ・後期計画中は当該年度	【農業】・産地創生事業の目標値(産地消水田園芸:2人/5年、肉用牛3人/年) 【林業】・各林業事業体の採用計画を元に設定(R4~6年度:6人/年、R7~8年度:7人/年) 【水産業】・農林水産基本計画の目標値(沿岸自営漁業者15人/年)を地域割で算出、5人/年
	【後期計画新設】 漁業者数5人以上の沿岸漁業集落数	・当該年度	・漁業の協業化等の効率的な生産体制を構築して水揚げアップに取り組むため、各沿岸漁業集落に漁業者が5人以上いる形で維持し、漁村の維持と沿岸漁業の振興を図る
	【後期計画新設】 中山間地域等直接支払交付金の取組面積	・当該年度	・共同活動や個々の農家の営農を下支えし、離島地域の農村集落の維持に寄与することを目的に、広域化や事務の外部委託等により、取組面積を維持する
(4)	新規雇用者数 (公共職業安定所就職件数)	・該当年度	・「島根創生計画」事務事業評価のKPIを使用
	【後期計画新設】 雇用機会拡充事業を活用した事業者の各年度末の実雇用者数	・該当年度	・雇用拡充事業を活用した事業者において、事業の成果として雇用された者の当該年度末時点での実雇用人数
(5)	宿泊客延べ数	・該当年(暦年)	・宿泊客延べ数:「島根創生計画」事務事業評価のKPIを使用 ※今後の観光振興施策において、「withコロナの中で取り組んで行く」考えから、R4年度値においても各年度と同じく年間0.4%増で設定
	推定入島客数	・該当年度	・推定入島客数:隠岐観光協会が策定している中長期ビジョン(R2.3策定)の目標値(推定観光客数)の伸び率から算出 ※今後の観光振興施策において、「withコロナの中で取り組んで行く」考えから、R4年度値においても各年度と同じく年間0.55%増で設定
(6)	離島住民等の航路輸送旅客数	・該当年度	・航路については、コロナウイルス感染症拡大前の平成30年度の実績
	離島住民等の航空路輸送旅客数	・該当年度	・航空路については、コロナウイルス感染症拡大前(H31年3月~R2年2月)の実績とする。なお、R1年7月から機材が大型化したことに伴う利用者数増加分を加味

生活交通ネットワーク総合支援事業の見直しについて

1. 見直し素案の概要

地域の実情に合った効率的な運行形態への転換を促すため、生活交通ネットワーク総合支援事業の見直しを行う。

(1) 広域バス路線維持費補助金（以下「広域」という） ・ ・ 11路線、24系統

【現行制度】

- ・ 複数市町村に跨がる系統のうち、輸送量が少ないため、幹線（国庫補助）の対象とならない系統の運行欠損額に対して助成（補助率：県1/2、市町村1/2）

【見直し素案】

- ・ 1日輸送量1人未満の系統は対象外とし、生活交通確保対策交付金で支援する

[参考] 対象系統のR2平均輸送量1.8人/日（24系統中8系統で1日輸送量1人未満）

- ・ 一定の運行費用は運賃で賄う考えのもとで、収支率の目標を30%に設定し、欠損額全体を補助対象とするのではなく、補助対象額上限を運行費用の70%とする

[参考] 対象系統のR2平均収支率：約30%（24系統中15系統が30%未満）

(2) 生活交通確保対策交付金 ・ ・ 266路線550系統

【現行制度】

- ・ 幹線及び広域の補助対象以外の系統を対象とし、市町村が負担する運行欠損額に対して助成（補助率：県1/3）
- ・ 財政力が低い市町村への配慮のため、市町村の財政力指数に応じて補助額を補正
- ・ 予算額に上限(154,350千円)を設定し、上限を超える場合は、補助額を割落とし

【見直し素案】

- ・ キロあたり運行単価上限として東中国ブロック単価（R2 289.38円/km）を設定

[参考] 対象系統のキロあたり運行単価のR2平均は357円/km

国は、幹線に山陰地区のブロック単価（247.33円/km）を採用

県は幹線及び広域では、東中国地区のブロック単価（289.38円/km）を採用

- ・ 一定の運行費用は運賃で賄う考えのもとで、収支率の目標を20%に設定し、欠損額全体を補助対象とするのではなく、補助対象額上限を運行費用の80%とする

[参考] 対象系統のR2平均収支率：約20%（550系統中397系統が20%未満）

- ・ 「運行欠損額が減少かつ収支率が1%以上改善」した系統への優遇を廃止
- ・ 路線バス・デマンド交通の運行を見直し、その代替として実施する「タクシー利用助成（乗用）」を交付金の対象に加える

〔補助要件〕

下記のすべての要件を満たすタクシー利用助成に対し、市町村が負担する額の1/2を助成
(1市町村あたりの補助額上限：5百万円)

1. 過去に路線バス又はデマンド交通により乗合旅客の運送を行っていた地域であること
なお、運行本数の見直し（例：昼間の便を削減）により、行政コストの縮減が見込まれる場合は、路線バスとの併存も可能
2. 廃止等を行う公共交通との比較を行い、タクシー利用助成の導入により行政コストの抑制が見込まれること
3. 地域交通計画を策定済の市町村であること
4. 利用者負担が発生すること

- ・ 収支率が極端に低い系統は、県内のモデル事例を参考に、地域生活交通再構築実証事業を活用するなどして見直しを支援
- ・ 制度の見直しにより捻出した財源を活用し、予算の上限を引き上げる

2. 見直しの方向性に対する市町村からの主な意見

- ・ 全面的にタクシーに切り替えるのではなく、路線バスとタクシーの併存により費用を抑えた場合も、タクシー利用助成の対象とすべき
→ 運行本数等による行政コストの縮減が見込まれる場合は、路線バスとの併存も可能とする
- ・ 既に実施しているタクシー利用助成も対象とすべき
→ 補助要件を満たす場合に対象とする
- ・ タクシー利用助成に対しては、別枠の予算を設けるべき
→ 既存のバス路線等の代替として実施する「タクシー利用助成」を支援の対象とすることから、生活交通確保対策交付金の一部として実施する

3. 今後のスケジュール

- ・ 令和3年度
 - 令和4年1月 市町村説明会の開催
 - 令和4年2月議会 見直し（案）の説明
- ・ 令和4年度
 - 令和4年10月 新制度適用開始（県予算は令和5年度から反映）

[参考 1] 県内のモデル事例

1. タクシーの活用事例

(1) 県内タクシー事業者の状況

	H27	H28	H29	H30	R 元	R2
タクシー事業者数	101	102	101	99	98	97
タクシー車両数	1,218	1,221	1,213	1,149	1,127	1,038
タクシー運転者数	1,516	1,469	1,436	1,362	1,316	1,209

(一般社団法人 島根県旅客自動車協会調べ)

※旧 5 9 市町村単位でタクシー事業者の営業所がない地域

美保関町、島根町、八雲村、湖陵町、木次町、吉田村、羽須美村、三隅町、美都町、知夫村、布施村、金城町（休業中）（ただし、知夫村を除き近隣から配車を受けることは可能）

(2) タクシーを活用したモデル事例

① 大田市井田地域の定額タクシー（乗合タクシー）

運行範囲 : 大田市温泉津町井田地域内、井田地域から町中心部
利用料金 : 月額 3,300 円
運行時間 : 平日のみ 8:30~16:30
利用方法 : 月額料金制、住所等の事前登録必要、利用 1 時間前までに予約
県支援 : R 元 再構築実証事業、R2~ 生活交通交付金 対象
その他 : R2 収支率 30.8%

② 津和野町木部地域の定額タクシー（乗合タクシー）

運行範囲 : 津和野町木部地域内、木部地域から旧津和野町中心部
利用料金 : 月額 5,500 円
運行時間 : 月~金 9:00~16:00
利用方法 : 月額料金制、住所等の事前登録必要、利用 1 時間前までに予約
その他 : R3.10~

③ 江津市桜江町長谷地域のデマンド型相乗りタクシー（乗用タクシー）

運行範囲 : 江津市桜江町長谷地域、八戸地域から川戸（途中までも可）
利用料金 : 大人 500 円 小学生 250 円（1 人利用の場合 1.5 倍）
運行時間 : 毎週火・木 長谷 → 川戸 9:25 着 川戸 14:00 発 → 長谷
利用方法 : 前日正午までに「長谷里山づくり協議会」へ予約
その他 : H31.4~

④ 吉賀町タクシー利用助成（乗用タクシー）

運行範囲 : 吉賀町「立河内・幸地」「大野原・木部谷」地域からの町内移動
対象者 : 運転免許非保有の高齢者（65歳以上）で該当地域居住者
助成額 : 立河内・幸地 1,000円×5枚/月 大野原・木部谷 1,000円×8枚/月
利用方法 : 町に申請し、助成券交付を受ける 1人につき1乗車300円が必要
県支援 : R元～R2 再構築実証事業 対象

⑤ 浜田市あいのりタクシー等運行支援事業（乗用タクシーまたは貸切バス）

補助対象者 : 地区まちづくり推進委員会
補助対象事業 : 地区まちづくり推進委員会がタクシー事業者又は貸切バス事業者と貸切運送契約を結んで運行する「あいのりタクシー」又は「あいのりバス」
補助対象経費 : あいのりタクシー等の運賃から利用者負担額又は利用者負担基準額のいずれか大きい額を差し引いた額
※ 利用者負担基準額
片道1乗車につき500円/人
(片道が概ね15kmを超える場合は700円)
(地区まちづくり推進委員会の区域内の場合は300円)
補助率 : 10/10（あいのりが成立しなかった便は1/2）
補助上限額 : 団体が属するまちづくりセンターの数に400,000円を乗じた額
その他 : R3.10～

2. その他の事例

(1) NPO法人たすけあい平田（訪問介護事業所による有償運送）

- 活動範囲 : 出雲市平田地域、斐川地域の一部
対象者 : 介護保険利用者、障がい者、単独での移動や公共交通機関の利用が困難な者及びその付添人
利用料金 : 1kmまで500円 2kmまで600円 3kmまで800円+ケア料金100円
3km超200円/km+30分ごとに300円の加算
※上記は介護保険利用以外の場合
運行日 : 毎日
利用方法 : 会員登録が必要（年会費2,000円）、当日予約可
県支援 : 移送サービスの実施について、行政の補助を受けていない

(2) NPO法人はすみ振興会によるデマンド型乗合タクシー

- 運行範囲 : 邑南町羽須美地域
利用料金 : 1km 200円、～2km 300円、～4km 400円、4km以上 500円
運行時間 : 毎日 8:00～19:00
利用方法 : NPOはすみ振興会の利用会員に入会（年会費1,000円/世帯）
利用前日16:00までに予約
県支援 : H30 再構築実証事業、R元～生活交通交付金 対象
その他 : R2 収支率17.9%、R元収支率23.3%

(3) 一般社団法人ぐるーり知夫里島によるデマンド型乗合タクシー

- 運行範囲 : 知夫村全域
利用料金 : 500円/10分（1台あたり）
運行時間 : 毎日6:30～19:30
利用方法 : 9:00までの利用は前日17時までに予約
県支援 : R3～再構築実証事業 対象
その他 : タクシー事業者の廃業に伴い、一般社団法人を村主体で立ち上げ

(4) 津和野町での上下分離方式による一般乗用タクシーの運行

タクシー事業者撤退の意向を受け、車両や事務所機能等を行政が保有し、運行を民間事業者が行う上下分離方式を導入（H27～）

→ 道の駅を運営している第3セクター株式会社が車両や事務所（土地、建物）等の資産を保有し、民間のタクシー事業者（公募型プロポーザル方式により県外の事業者を選定）に貸与して運行を行う

区分	生活交通ネットワーク総合支援事業				
	国補助制度		県単独補助制度		
	地域間幹線系統 確保維持費補助金	地域内フィーダー系統 確保維持補助金	広域バス路線 維持費補助金	生活交通確保対策交付金	★地域生活交通再構築 実証事業補助金
補助率	国1/2 県1/2	国1/2 市町村1/2	県1/2 市町村1/2	県1/3 (★系統の場合、県1/2)	県2/3
交付対象	乗合バス事業者			市町村	
対象系統等	<ul style="list-style-type: none"> 複数市町村に跨る系統 (H13.3.31現在：59市町村) 輸送量15～150人 (再編特別：輸送量3～150人) 運行回数3回以上 	<ul style="list-style-type: none"> 補助対象地域間幹線バス系統を補完するもの、または過疎地域等の交通不便地域の移動確保を目的とするもの 補助対象地域間幹線系統等へのアクセス機能を有するもの 乗車人員1人/1回以上 (定時定路線型に限る) 	<ul style="list-style-type: none"> 複数市町村に跨る系統 (H22.10.1現在：21市町村) 国補助対象外系統 	<ul style="list-style-type: none"> 有償で運行 (民間、市町村、NPO) ※H28から公共交通空白地有償運送も対象 ※他の補助対象、スクールバスは除く 	<ul style="list-style-type: none"> 中山間地域において、「小さな拠点づくり」に向けて、地域生活交通の再構築を図るために行う実証事業
対象経費	<p>○運行欠損見込額 (①-②)</p> <p>① キロ当たり費用【地域単価、事業者単価 (過去3年間の平均) の低い額】 × 走行計画</p> <p>② キロ当たり収益【収益実績額 (過去3年間の平均)】 × 走行計画</p> <p>※地域単価は、国：山陰ブロック単価 県：東中国ブロック単価を適用</p> <p>補助対象経常費用の9/20 (45%)を限度</p>	<p>○運行欠損見込額 (①-②)</p> <p>① 事業者のキロ当たり費用 × 実車走行距離</p> <p>② 事業者のキロ当たり収益 × 実車走行距離</p>	<p>○運行欠損実績額 (①-②)</p> <p>① キロ当たり費用【地域単価、事業者単価の低い額】 × 走行実績</p> <p>② キロ当たり収益【収益実績額】 × 走行実績</p> <p>※地域単価は東中国ブロック単価を適用</p>	<p>○運行欠損実績額</p> <p>・市町村の補助・負担額</p> <p>・前年度と比較して、「運行欠損額が減少」かつ「収支率が1%以上改善」した系統については、財力補正による割り落としの対象外</p> <p>・市町村の財力に応じた財力指数を用いた配分</p>	<p>次の経費で市町村が負担するもの</p> <p>①実行計画策定経費</p> <p>②運転手の確保に要する経費</p> <p>③車両購入費</p> <p>④関連施設整備費</p> <p>⑤実証運行経費</p> <p>⑥その他必要と認める経費</p>
その他	<ul style="list-style-type: none"> 車両購入減価償却費等補助 (5年) 平均乗車密度の見込数値が5人未満の補助対象系統は、当該系統の輸送量を5人で除した数値 (端数切り捨て) を運行回数とみなした場合の当該運行回数分に相当する額 <p>例) 運行回数6回、乗車密度3人 輸送量18人の場合 18人/5人=3.6人 ⇒運行回数3回</p>		<ul style="list-style-type: none"> 地域単価 > 事業者単価の場合、差額の1割を加算 	<ul style="list-style-type: none"> 154,350千円を上限 要望 > 上限の場合は、按分調整を行う ★H28新設の地域生活交通再構築実証事業補助金を経て運行開始した系統については、4年間、補助率を1/2に嵩上げ・財力補正なしとする (予算は154,350千円に別枠で加算) 	<ul style="list-style-type: none"> 1申請あたり事業費上限額 8百万円 2年度にわたる申請可 新たな運行形態を導入する場合は事前に利用者数の推計を行うこと
R2 当初予算 (千円) 423,457	146,596	—	65,584	181,277	30,000
R3 当初予算 (千円) 396,436	120,616	—	64,192	181,628	30,000

隠岐汽船（株）の運賃改定について

1. 内容

- ① 燃油価格高騰のため以下のとおり運賃の引き上げを行う

[主な内容]

隠岐～本土間（消費税含む）

- ・フェリー 3,300円〔島民1,420円〕 → 3,510円（+210円 +6.4%）
- ・超高速船 6,280円〔島民3,020円〕 → 6,680円（+400円 +6.4%）

- ② 運賃改定時期 令和4年1月1日

2. 隠岐汽船（株）を取り巻く状況

- ・ 乗船客数は平成10年度の62万人をピークに減少し、近年は40万人台前半で推移していたが、令和2年度は約24万人に激減 <参考1>
- ・ 燃油価格高騰のため、他県の航路運賃（サーチャージを含む）も上昇傾向 <参考2>
- ・ 運賃改定を行わない場合、燃料費の増2.7億円の影響等により最終赤字に転落する見込み <参考3>

【参考】〔燃料潤滑油費〕R2決算486,128千円→R3見込759,385千円（+273,257千円）

- ・ これまでの隠岐汽船（株）の経営改善（サービス改善）の取組み
 - ① クレジットカード決済の導入（H26年3月～）
 - ② インターネット予約の導入（H26年9月～）
 - ③ Wi-Fi環境の整備（H27年4月～）
 - ④ キッズスペースの整備（R2年4月～） など

3. 隠岐広域連合としての判断

- ・ 今回の運賃改定は世界的な原油価格高騰に起因するものであり、隠岐汽船（株）の経営に与える影響が大きく、また新型コロナウイルス感染症拡大による減収傾向等を踏まえると、経営努力のみで直ちに燃油価格高騰分の影響を補うことは困難。
- ・ そのような状況の中、次の意見を付した上で、利用料金の変更を承認する。

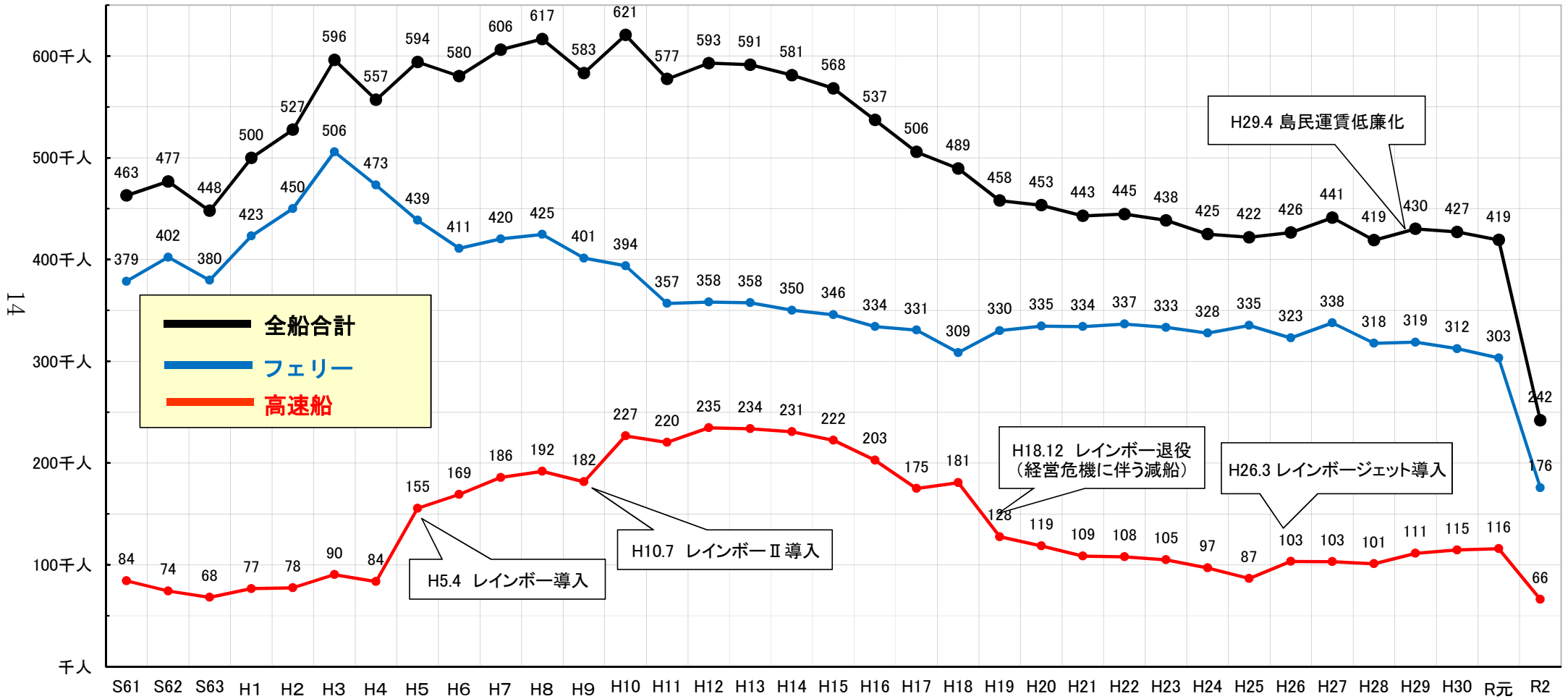
<附帯意見>

- ① 燃料油以外の部分でのコスト削減、利用促進などの旅客収入増への努力、サービス改善による顧客満足度の向上をはじめとする経営改善に向けたさらなる取組みを行うこと
- ② 隠岐島民の生活に欠かせない隠岐航路を運航している企業としての使命感を持って、島民及び利用者本位の立場に立ち、行政や観光関係者と連携しつつ、隠岐航路の安定的な維持・運営、並びに隠岐地域の活性化、観光誘客に向け、一層の取組みを行うこと
- ③ 燃料油が値下がりした場合等は、速やかに利用料金についても値下げすること

4. その他

- ・ 島民の運賃については、平成 29 年度から国の有人国境離島交付金を活用し、JR並運賃への低廉化を実施しているが、今回の値上げ分が島民の負担とならないよう、国との協議を進めている。

隠岐航路の乗船客数

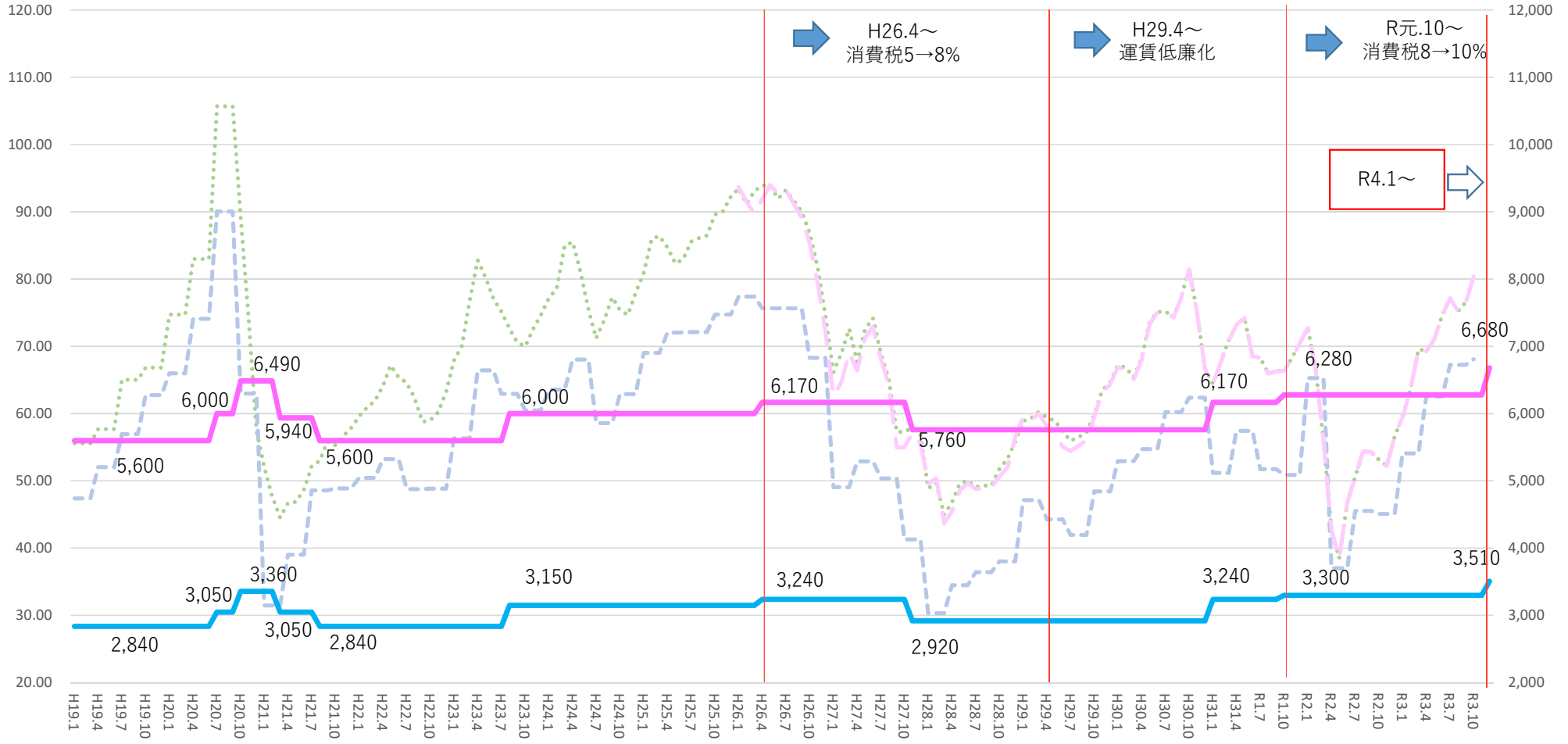


燃油価格
円/ℓ

隠岐汽船運賃と燃油価格の動向

参考 2

運賃
(円)



H26.4~
消費税5→8%

H29.4~
運賃低廉化

R元.10~
消費税8→10%

R4.1~

佐渡航路 10月から+8.2%
種子島航路 7月から+19.2%

隠岐汽船（株）の収支見込

（単位：百万円）

科目	R元年度	R2年度	R3年度	R元との比較	R2との比較
	実績①	実績②	見込み③	③－①	③－②
営業収入	2,780	2,126	2,198	▲ 582	72
旅客運賃・料金	1,464	846	916	▲ 548	70
自動車運賃	1,176	1,140	1,142	▲ 34	2
その他	140	140	140	0	0
営業費用	2,757	2,422	2,703	▲ 54	281
燃料潤滑油費	669	486	759	90	273
船費	1,159	1,133	1,158	▲ 1	25
店費	300	272	252	▲ 48	▲ 20
その他	629	531	534	▲ 95	3
営業利益	23	▲ 296	▲ 505	▲ 528	▲ 209
営業外収入	187	349	432	245	83
指定管理料	154	209	270	116	61
補助金	0	102	103	103	1
その他	33	38	59	26	21
営業外費用	2	0	0	▲ 2	0
経常利益	208	53	▲ 73	▲ 281	▲ 126
法人住民税及び事業税	50	23	18	▲ 32	▲ 5
当期純利益	158	30	▲ 91	▲ 249	▲ 121

R3年度の収支見込みは運賃の値上げ未反映のものである