

# 施策評価シート

幹事部局

地域振興部

<b>施策の名称</b>	VII-1-(2) 地域生活交通の確保
<b>施策の目的</b>	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。
<b>施策の現状 に対する評価</b>	<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"> <li>・ 路線バスは利用者数の減少により運行欠損補填がなければ路線の維持が困難な状況にあり、行政負担も増加傾向にある。また、乗務員不足を一因とする路線廃止等も生じている。</li> </ul> <p>②(鉄道の利用促進)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ JR各線の利用者数は減少傾向にある中、JRが輸送密度が2,000人／日未満の線区に係る経営状況を公表し、地元に対して路線の在り方に係る議論を求めめる方針である。一方、地域公共交通活性化再生法の改正により、国がJR路線の協議の場として、沿線自治体や鉄道事業者で構成する協議会を設置する制度が設けられた。</li> </ul> <p>③(隠岐航路の維持・利便性向上)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 航路全体の利用者数は、前年度より増加したものの、コロナ禍前の令和元年度の8割程度にとどまり、コロナ禍で減少した観光客など、利用者の取り戻しが課題となっている。</li> <li>・ 行政建造により更新予定のフェリー「しらしま」以降も、約5年おきにフェリーや超高速船の更新時期を迎えるが、その更新には多額の費用が必要であり、財源確保が課題である。</li> <li>・ 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、利用者の安全性が確保され、安心してフェリーを利用できる環境が整いつつある。</li> <li>・ 一方で、来居港では冬季の静穏度の向上が引き続き課題となっている。</li> </ul> <p>(前年度の評価後に見直した点)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 県内のJR路線全体の利用促進を図るため、沿線市町や商工団体が参画する「JR路線利用促進プロジェクトチーム」を設置し、ビジネス利用促進策をとりまとめ、令和5年度より実施している。</li> </ul>
<b>今後の取組 の方向性</b>	<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"> <li>・ 市町村担当者との勉強会を開催して、タクシー利用助成への転換や効率的なバスの運行などについて意見交換を行い、市町村での検討を促す。</li> <li>・ 乗務員不足解消に向け、事業者ヒアリングを丁寧に行い、効果的な施策を検討・実施する。</li> </ul> <p>②(鉄道の利用促進)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ JRについては、利用者増加に向けて、沿線外からの観光誘客を含め、広く利用者呼び込んでいく取組や、ビジネスにおける特急利用など、日常的な利用を増やしていく取組について、沿線自治体など関係者と連携して、積極的に実施していく。</li> <li>・ 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。</li> </ul> <p>③(隠岐航路の維持・利便性向上)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> </ul> <p>④(共通)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 令和5年度も燃料費高騰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。</li> </ul>



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	本土ー隠岐、島後ー島前、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。	358,067	417,524	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。	4,933	8,183	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	166,792	184,918	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	371,470	444,002	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	473,890	730,060	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		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4年度の実績額	令和5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。		358,067	417,524
令和5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)				
令和4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	
				うち一般財源 (千円)	192,870

## 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	26.6	33.7				
		達成率	—	53.8	65.7	74.9	—	—	%	
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	95.1	94.0				
		達成率	—	98.9	99.1	98.0	—	—	%	
KPIの他に参考とすべきデータや客観的事実		・隠岐航路全体の利用者数は、前年度を上回る336,799人(前年比70,631人増、26.5%増)となったが、コロナ禍以前(R元年度)と比較すると8割程度の利用者にとどまる。(R元年度419,175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」(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～隠岐間の隠岐航路利用促進に寄与している。 ・令和4年11月からは、運賃低廉化事業に係る準住民の基準に「隠岐4町村に居住する者で要介護認定等を受けている者の介護等のため、隠岐4町村に反復継続的に来訪する親族」を追加し、対象者を拡大した。
課題分析	① 課題	・航路維持には、運航事業者の経営安定が不可欠であるが、航路利用者がコロナ禍以前の8割程度と、経営は厳しい状況である。 ・サービス向上への取組は進みつつあるが、窓口等のシステム化の実現には至っていない。 ・数年後に更新するフェリー「しらしま」以降も、約5年おきにフェリー「くにが」、「おき」、そして超高速船も更新時期をむかえ、その更新のためには多額の費用が必要。
	② 原因	・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により利用者が減少し、コロナ禍以前の利用者数まで戻らない上に、燃油価格が高騰し、収支状況が悪化。 ・フェリーの老朽化が進み、その更新時期が迫っている中、更新に向けた十分な資金の内部留保ができていない。
	③ 方向性	・運航事業者への燃油価格高騰の影響について、価格動向等を注視し、必要に応じて支援を検討する。 ・フェリー「しらしま」の後継船については、隠岐広域連合が建造し、その財源を隠岐4町村が負担することで、地元関係者が合意したため、県としては、その経費の一部を支援する。 ・隠岐4町村等と連携し航路利用者の増加に向けて取り組みながら、「隠岐航路振興協議会」において、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を検討していく。 ・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。

# 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4年度の実績額	令和5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。		4,933	8,183		
			うち一般財源 (千円)	3,067	6,317		
令和5年度の取組内容		<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</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4年度に行った評価を踏まえて見直したこと		沿線自治体が組織する各協議会への継続的な支援に加え、県内路線のビジネス利用促進策を新たに創設した。					
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		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	4,495.0	4,872.0																																																							
		達成率	—	71.5	102.1	91.1	—	—			%																																																		
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) <table border="1"> <tr> <td></td> <td>H26</td> <td>H27</td> <td>H28</td> <td>H29</td> <td>H30</td> <td>R1</td> <td>R2</td> <td>R3</td> <td>R4</td> </tr> <tr> <td>山陰本線</td> <td>5,872</td> <td>5,910</td> <td>5,787</td> <td>5,862</td> <td>5,736</td> <td>5,611</td> <td>4,261</td> <td>4,254</td> <td>4,634</td> </tr> <tr> <td>木次線</td> <td>261</td> <td>263</td> <td>244</td> <td>238</td> <td>235</td> <td>210</td> <td>166</td> <td>176</td> <td>173</td> </tr> <tr> <td>三江線</td> <td>56</td> <td>55</td> <td>56</td> <td>74</td> <td>(路線廃止)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>山口線</td> <td>106</td> <td>121</td> <td>117</td> <td>114</td> <td>99</td> <td>93</td> <td>72</td> <td>65</td> <td>65</td> </tr> </table>											H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	山陰本線	5,872	5,910	5,787	5,862	5,736	5,611	4,261	4,254	4,634	木次線	261	263	244	238	235	210	166	176	173	三江線	56	55	56	74	(路線廃止)					山口線	106	121	117	114	99	93	72	65	65
	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4																																																				
山陰本線	5,872	5,910	5,787	5,862	5,736	5,611	4,261	4,254	4,634																																																				
木次線	261	263	244	238	235	210	166	176	173																																																				
三江線	56	55	56	74	(路線廃止)																																																								
山口線	106	121	117	114	99	93	72	65	65																																																				

## 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	「木次線利活用推進協議会」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	<ul style="list-style-type: none"> <li>JR各線とも、利用者は減少傾向にあるうえに、コロナ前の水準に戻っていない。</li> <li>JR西日本は、ダイヤの見直し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西日本は、輸送密度が2,000人/日未満の線区に係る経営状況を公表し、地元へ路線のあり方に係る議論を求めていく考えである。</li> </ul>
	② 原因	<ul style="list-style-type: none"> <li>自家用車の普及、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。</li> <li>ダイヤの維持、改善等に係るJR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、今般創設された地域公共交通再構築事業など、JR路線を維持するための支援について拡充強化を図るよう国へ要望していく。</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		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4年度の実績額	令和5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		166,792	184,918
			うち一般財源 (千円)	166,792	184,918
令和5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。			
令和4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	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	145.0	148.0	万人	単年度値
		実績値	144.9	100.2	109.9	126.2				
		達成率	—	71.6	98.2	90.2	—	—		
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(単位:千人) H24 H25 H26 H27 H28 H29 H30 R元 R2 R3 R4 1,389 1,612 1,425 1,397 1,390 1,438 1,439 1,449 1,002 1,099 1,262								

## 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	・一畑電車に対する安全輸送設備等整備費補助金により、安全かつ円滑な運行を維持しており、令和4年度には、橋りょうの耐震補強、経年劣化したレールやマクラギ等の線路設備や変電所設備の更新等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減少したまま、コロナ禍以前の人数までは戻っていない。 定期外利用者：R元年度634,198人 → R4年度547,964人(R元年度比▲13.6%) 定期利用者：R元年度815,148人 → R4年度714,262人(R元年度比▲12.4%) ・老朽化した施設等が多数あり、安全性確保のため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による外出自粛の影響などにより、利用者が大幅に減少したことが影響している。 ・安全に関わる緊急性があるものから優先的に取り組んでいるが、老朽化が進んでいる施設設備はまだ多数残っている。
	③ 方向性	・一畑電車支援計画(令和3年度～7年度)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。 ・関係機関と協力しながら、一畑電車沿線地域公共交通計画に基づく取組を行う。

# 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		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4年度の実績額	令和5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		371,470	444,002
			うち一般財源 (千円)	359,206	416,722
令和5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対し、地域の輸送需要に応じた切れ目のない支援を行う。 ・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を支援 ・地域間準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、民間バス事業者を支援(国庫補助対象外) ・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を維持するため、市町村を支援 ・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 ・公共交通人材確保推進事業補助金： 公共交通事業者の人材確保を後押しするため、業界の魅力発信等の取組を行う(一社)島根県旅客自動車協会を支援				
令和4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	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	6.0	7.0	10.0				
		達成率	—	66.7	58.4	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 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 ・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) R5.4.1時点 299路線 うち赤字路線297(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	・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・減便を最小限に止めている。 ・地域生活交通再構築実証事業補助金により、地域の实情に応じた乗合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ている。
	② 原因	・人口減少や少子高齢化、家用車の普及等により、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、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	・定時定路線のバスから、地域の实情に合致した効率的な運行形態への転換が進むよう、補助制度を令和4年10月から大きく見直しており、市町村担当者との勉強会を開催して、タクシー利用助成への転換や効率的なバスの運行などについて意見交換を行い、市町村での検討を促す。 ・乗務員不足の解消に向け、事業者等へのヒアリングを丁寧に行い、効果的な施策を検討・実施する。

# 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4年度の実績額	令和5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		473,890	730,060
令和5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 ・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				
令和4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	37.3	42.2				
		達成率	—	96.6	116.6	98.2	—	—		
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年度に事業着手。
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 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。
	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。 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。
	③方向性	①離島航路の安定就航 ・来居港 防波堤を改良する。 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。