

## 令和6年度 施策評価シート

施策の名称	Ⅲ-4-(2) 空港・港湾の機能拡充と利用促進	幹事 部局	土木部
施策の目的	国内外への玄関口である空港・港湾の機能を拡充し、より一層の利用促進を図ることで、モノや人の流れを拡大し、産業活動の活性化につなげます。		
施策の現状に対する評価	<p><u>①(航空路線の維持・充実と空港機能の拡充)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>県内3空港の利用者は、新型コロナの5類移行等により航空需要が回復し、令和5年度はコロナ禍前の水準にほぼ回復した。令和5年12月には、将来的な国際定期便就航実現に向けた覚書をベトナム航空との間で締結し、これに基づく最初のチャーター便が5月に運航された。</li> <li>出雲縁結び空港においては、運用時間の1時間延長、発着枠の10便拡大に向けて家屋移転や空港周辺の地域振興策を着実に進めている。3月末より、FDAの中部国際空港線が新規就航、また、運休していた静岡線が復便されたが、利用率は伸び悩んでいる。</li> <li>萩・石見空港は、政策コンテストで令和7年3月までの配分が決まっていた羽田発着枠について、基本的には現行の配分を当面継続する考えが国から示された。また、コロナ禍でいったん落ち込んだ利用者数は、観光誘客や都市間交流等の取組により、年々回復している。</li> <li>隠岐世界ジオパーク空港においては、令和4年度に引き続き、羽田空港からの直行チャーター便が運航された。</li> <li>各空港は滑走路等の基本施設、航空灯火関係施設や保安施設の経年による老朽化が進行しており、計画的な修繕・更新が必要である。萩・石見空港において、舗装改良が完了した。</li> </ul> <p><u>②(港湾機能の充実・強化)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>コロナ禍による世界的な物流の混乱が落ち着き、浜田港の国際定期コンテナ船の寄港数が回復し、令和5年度のコンテナ取扱量は3年ぶりに増加した。</li> <li>物流の2024年問題により、船舶へのモーダルシフトが選択肢となる中、陸送距離が長い県外港湾を利用している県内企業の浜田港への転換を促し、利用企業及び取扱貨物量を増やすとともに、航路の安定化による利用企業の利便性向上を図ることが課題である。</li> <li>浜田港の港湾施設については、船舶の大型化に対応した岸壁の整備や貨物を荷捌きするヤードの不足、港内静穏度の向上が課題である。その他の港湾についても、港湾機能の充実・強化が課題となっている。</li> </ul>		
今後の取組の方向性	<p><u>①(航空路線の維持・充実と空港機能の拡充)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>各空港の利用者数はコロナ禍前の水準にほぼ回復したが、更なる航空需要の回復・拡大に向けて、各路線について県の観光部局や地元の利用促進協議会等と連携して効果的な利用促進策を実施し、路線の維持・充実に取り組む。</li> <li>出雲縁結び空港は、FDA各路線の利用促進や、ベトナム・台湾との間の将来的な国際定期便開設を見据えたチャーター便の運航など、更なる利便性の向上に取り組む。</li> <li>萩・石見空港は東京線2便運航を継続するため、政策コンテストで掲げる目標の達成に向けて関係機関等と連携し、利用の促進や新たな需要の創出のための取組を進める。</li> <li>隠岐世界ジオパーク空港は、引き続き国の滞在型観光促進事業などを活用し、チャーター便の誘致や利用促進に取り組む。</li> <li>各空港の滑走路や航空灯火施設等の更新・改良については、維持管理更新計画に基づき、引き続き計画的な整備を行う。</li> </ul> <p><u>②(港湾機能の充実・強化)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>浜田港の国際コンテナ航路では、新規貨物や大口荷主の獲得に重点を置いた取組を行うとともに、県外の港湾を利用している企業に対して浜田港を活用した輸出入を働きかけるなど、近隣自治体や関係機関と連携したポートセールスを推進する。</li> <li>浜田港では、岸壁や防波堤整備を推進するとともに、埠頭用地や臨港道路の整備を行う。その他の港湾についても必要な港湾施設の整備に計画的に取り組む。</li> </ul>		



事務事業の一覧

施策の名称		Ⅲ-4-(2) 空港・港湾の機能拡充と利用促進				
	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	出雲縁結び空港路線維持事業	出雲縁結び空港の利用者	大都市圏をはじめとする全国各地との航空路線の維持充実を図り、利便性を向上させる。	20,959	55,144	交通対策課
2	秋・石見空港路線維持事業	秋・石見空港の利用者	東京線の2便運航の継続など、航空路線の維持・充実を図り、利便性を向上させる。	190,656	200,558	交通対策課
3	隠岐世界ジオパーク空港路線維持事業	隠岐世界ジオパーク空港の利用者	隠岐世界ジオパーク空港路線の維持・充実を図る。	59,364	60,478	交通対策課
4	海外航空路開拓事業	県内への訪日外国人と渡航希望のある県民	国際チャーター便の運航に対して支援し、実績を積むことで将来的に国際定期便の開拓を図る。	12,346	65,129	交通対策課
5	出雲縁結び空港周辺対策事業	出雲縁結び空港の周辺住民	家屋の防音工事等を実施することにより、出雲縁結び空港の管理運営等に対する理解と協力を得る。	288,263	3,096,306	交通対策課
6	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。	390,117	370,749	交通対策課
7	県内航空路線利用促進(観光振興)事業	首都圏在住者を中心とした、様々な観光ニーズを持つ人々	航空路線(秋・石見空港)を利用して島根県に訪れる観光客の増加	74,921	92,530	観光振興課
8	海外展開促進支援事業	県内企業(全業種、特に加工食品製造事業者)	海外への販路の開拓・拡大	51,239	57,881	しまねブランド推進課
9	浜田港ポートセールス推進事業	浜田港の利用企業及び利用が見込まれる企業	浜田港の利用を通じた企業の競争力強化(取扱量増加を通じた企業活動の活性化)	30,597	70,959	しまねブランド推進課
10	港湾整備事業(物流拠点港の整備:浜田港)	貨物の輸出入・移出入を行うため浜田港を利用する企業	浜田港の港湾機能強化 ①船舶の安全な入出港や係留ができる環境の整備 ②効率的で安全性・信頼性が高い物流環境の整備	1,621,246	1,529,139	港湾空港課
11	港湾整備事業(物流拠点港及び補完港の整備:浜田港以外)	①貨物の移出入を行うため港湾を利用する企業 ②漁業基地となっている港を利用する漁業従事者	①効率的で安全性・信頼性が高い物流環境の整備 ②漁船等の安全な入出港や係留ができる環境の整備	960,385	734,534	港湾空港課
12	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	573,193	736,935	港湾空港課
13	港湾維持管理事業	港湾(港湾海岸を含む)の施設利用者	港湾機能の安全性、利便性に配慮し、適切な維持管理を行う。	1,740,156	2,221,482	港湾空港課
14	境港管理事業	境港の利用者	利用者ニーズを的確に把握し、港湾施設管理の向上を行い、取扱貨物量を伸張させる。	313,000	293,422	港湾空港課
15	空港維持管理業務	空港利用者	航空機の離発着が確実に実施出来るように空港施設の維持管理を実施し、空港利用者が安心・安全に航空機を利用できる状態の空港とする。	670,999	704,260	港湾空港課
16	空港機能保持事業	空港利用者	施設や設備が適切に更新・改良されることにより、空港施設の機能が良好な状態を維持することで、空港利用者が確実に航空機を利用できる状態とする。	1,457,240	875,369	港湾空港課
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		出雲縁結び空港路線維持事業			
目的	誰(何)を対象として	出雲縁結び空港の利用者	事業費 (千円)	令和5年度の実績額	令和6年度の当初予算額
	どういう状態を目指すのか	大都市圏をはじめとする全国各地との航空路線の維持充実を図り、利便性を向上させる。		20,959	55,144
			うち一般財源 (千円)	20,959	55,144
令和6年度の取組内容		出雲空港路線の利用者拡大を図るため、21世紀出雲空港整備利用促進協議会が実施する利用促進事業費の一部を助成する。また、利用者の利便性の向上を図るため、利用しやすいダイヤ・機材の大型化・運賃の低廉化等について、航空会社に対して要望を行う。			
令和5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-4-4(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	Ⅲ-2-2(1) 牽引力のある都市部の発展	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	出雲縁結び空港の乗降客数(定期便の年間乗降客数)【当該年度4月～3月】	目標値		107.0	74.9	92.7	103.0	103.0	万人	単年度値
		実績値	99.7	30.7	43.2	82.3	100.0			
		達成率	—	28.7	57.7	88.8	97.1	—		
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		令和5年度の出雲縁結び空港の利用者は、全体で999,598人(利用率76.3%、対前年度比121.4%) 各路線ごとの利用状況(人数、利用率、対前年度比)は、以下のとおり 東京線(587,786人、78.8%、120.4%)、大阪線(171,100人、70.2%、133.3%)、 福岡線(50,690人、74.7%、129.3%)、隠岐線(24,593人、74.0%、110.0%)、札幌線(5,403人、96.3%、114.7%) 名古屋(小牧)線(92,360人、73.2%、124.1%)、 静岡線(33,842人、78.0%、95.8%※令和6年1月9日～運休、同年3月31日～運航再開)、 仙台線(33,690人、77.9%、109.9%※令和6年1月9日～運休)、 名古屋(中部)線(134人、79.8%、前年比較無し※令和6年3月31日より就航)								

## 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"> <li>新型コロナウイルス感染症の5類移行等により航空需要が高まったため、利用者数は前年度を上回り、コロナ禍前の令和元年度実績と同水準まで回復した。</li> <li>小牧線の利用者数は、個人利用客向けのキャッシュバックや路線PRなどの利用促進に取り組んだ結果、前年を上回った。</li> <li>令和6年3月31日より名古屋(中部)線が新規就航し、運休していた静岡線も運航再開されたことにより、東海圏域へのアクセスが一日4往復となり、利便性向上に繋がった。</li> </ul>
課題分析	① 課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>「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</li> </ul>
	② 原因	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 観光、帰省などの航空需要が回復しているが、各路線・便ごとで差がある状況。特に新規就航した名古屋(中部)線及び運航再開した静岡線の実績が低迷している。</li> <li>② 東京線の航空運賃について、特に前日割引運賃などが、山陽側の空港と比較して高く、利用者にとって航空機が移動手段として選ばれにくい状況がある。</li> </ul>
	③ 方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 県外からの利用と比較して県内からの利用が少ない。</li> <li>・名古屋(中部)線・静岡線については路線周知が進んでいない。</li> <li>・特に静岡線についてはダイヤ改正により、静岡側の利便性が低下しており、利用者の減少に繋がっている。</li> <li>② 首都圏と結ぶ新幹線などの代替高速交通網がないことや、運航事業者が1社しかないことから、競合による運賃低廉化のインセンティブが働きにくい状況となっている。</li> </ul>
	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"> <li>① 利用促進協議会と連携し、低迷している名古屋(中部)線及び静岡線や県内からの利用者に向けた利用促進策を、各路線の特性や状況に応じて柔軟に実施する。</li> <li>・航空会社とも課題点の共有や意見交換を行い、必要な支援策を検討する。</li> <li>・またダイヤ改善などを利用促進協議会と共に要望し、利便性の向上を図る。</li> <li>② 利用者にとって、航空路線が選ばれるよう、東京線の航空運賃の見直しを利用促進協議会と連携して、航空会社へ引き続き強く要望していく。</li> <li>・また、首都圏からの国内LCC誘致に向けて航空会社への訪問活動を続け、競合による運賃の低廉化を図る。</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		萩・石見空港路線維持事業			
目的	誰(何)を対象として	萩・石見空港の利用者	事業費 (千円)	令和5年度の実績額	令和6年度の当初予算額
	どのような状態を目指すのか	東京線の2便運航の継続など、航空路線の維持・充実を図り、利便性を向上させる。		190,656	200,558
			うち一般財源 (千円)	190,656	200,558
令和6年度の取組内容		<ul style="list-style-type: none"> <li>空港の利用者拡大に向け、萩・石見空港利用拡大促進協議会が実施する利用促進事業費の一部を助成</li> <li>東京線の2便運航の継続に向け、関係部局・機関と連携して利用促進のための取組を実施</li> <li>国に対して、羽田発着枠政策コンテストの制度継続と、代替高速交通機関が未整備な地域への配慮を要望</li> </ul>			
令和5年度に行った評価を踏まえて見直したこと		<ul style="list-style-type: none"> <li>利用の安定化のため、閑散期の個人利用に対するスポット助成の対象便数拡大や、グループ利用に対する助成要件を緩和</li> <li>新たな需要の創出に向け、羽田空港の乗継利用に対して助成を上乘せる制度を創設</li> </ul>			
1	上位の施策	Ⅲ-4-1(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	Ⅲ-2-1(1) 牽引力のある都市部の発展	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	萩・石見空港の乗降客数(定期便の年間乗降客数) 【当該年度4月～3月】	目標値		15.1	10.6	13.7	15.3	15.4	万人	単年度 値
		実績値	14.3	2.5	3.7	10.6	13.1			
		達成率	—	16.6	35.0	77.4	85.7	—		
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		<ul style="list-style-type: none"> <li>東京線は、15万1千人の目標に対して、実績は130,447人(利用率54.7%)で、コロナ禍前の令和元年度と比べて92.7%(令和元年度は140,689人)</li> <li>羽田順便(羽田空港1便目と石見空港2便目)の令和元年度比は105.4%に対し、石見順便(羽田空港2便目と石見空港1便目)の令和元年度比は81.5%</li> <li>大阪線は、18日間運航の想定で2,150人の目標を掲げていたのに対して、結果的には5日間運航となったことから、実績は437人(利用率73.8%)</li> </ul>								

## 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"> <li>政策コンテストにより令和7年3月までの配分が決まっていた羽田発着枠について、令和6年度中のコンテスト開催が見送られることになり、現行の2便運航が当面継続されることとなった</li> <li>令和2年夏ダイヤから東京線第1便の発着時間が約2時間早まり、日帰り利用などでの利便性が向上したこともあり、いったんコロナ禍で落ち込んだ利用者数が徐々に回復してきている</li> </ul>
課題分析	① 課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>コロナ禍でのオンライン会議の普及等により、今後もビジネス面で元の状態に戻る見込みが無い上、アウト利用では首都圏での宿泊代高騰などが重なり、コロナ禍で落ち込んだ利用者数は回復基調にあるものの、まだコロナ前の水準に戻り切っていない</li> <li>閑散期の利用が伸び悩む一方で、繁忙期においても大きな利用が見込めるインの団体観光において、旅行商品の造成数が頭打ちになっている</li> <li>イン利用が大半の羽田順便(羽田空港1便目と石見空港2便目)が既にコロナ前の水準まで回復しているのに比べ、アウト利用が多い石見順便(羽田空港2便目と石見空港1便目)は利用が伸び悩んでいる</li> </ul>
	② 原因	<ul style="list-style-type: none"> <li>閑散期における利用促進や、地元でのアウト利用の底上げ、新たな需要の創出に向けた取組の成果がまだ十分に現れていない</li> <li>羽田順便(羽田空港1便目と石見空港2便目)において、旅行会社がインの団体観光向け旅行商品を造成する際に、機材の小型化等もあって団体席の確保が近年難しくなっている</li> <li>石見順便(羽田空港2便目と石見空港1便目)はイン利用では滞在時間が短くなるため旅行商品として使いづらい</li> </ul>
	③ 方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>閑散期における個人利用への助成や、団体向け旅行商品を造成する首都圏及び地元の旅行会社への支援強化を図る</li> <li>需要が少ないアウト利用において、修学旅行等での航空機利用や、首都圏との新たなビジネス機会創出による利用促進を図る</li> <li>石見順便(羽田空港2便目と石見空港1便目)を使った旅行商品や、個人向けフリープランなど新たな旅行商品の造成を促す</li> <li>地元市町等による首都圏の自治体や大学等との交流事業や、民間による利用促進活動への支援などを通じて、観光やビジネス以外での新たな需要の創出を図る</li> <li>企業誘致等の産業振興に向けた取組、歴史・文化を通じた来訪を促す取組、進学・就職・移住や山陰道開通を契機とする往来や周遊を促す取組などと連携しつつ、効果的な情報発信やANAと連携したプロモーションなどにより安定的な利用を確保する</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		隠岐世界ジオパーク空港路線維持事業			
目的	誰(何)を対象として	隠岐世界ジオパーク空港の利用者	事業費 (千円)	令和5年度の実績額	令和6年度の当初予算額
	どういう状態を目指すのか	隠岐世界ジオパーク空港路線の維持・充実を図る。		59,364	60,478
			うち一般財源 (千円)	25,038	23,542
令和6年度の取組内容	・隠岐空港の利用者拡大を図るため、隠岐空港利用促進協議会が実施する出雲線、大阪線の利用促進対策へ助成を行う。 ・隠岐-大阪線の夏季大型便路線の維持充実を図り、将来的な首都圏からの路線開設の実績づくりを行うため、同協議会が実施する大型便利用促進対策へ助成を行う。 ・有人国境離島法に基づく、「特定有人国境離島地域社会維持推進交付金」を活用し、住民の継続的な居住を可能とするため、隠岐-出雲線の住民の航空運賃を新幹線運賃並にまで引き下げる。 ・航空会社に対しては、利便性の高いダイヤ設定など、航空路線の充実について働きかけていく。				
令和5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		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	隠岐世界ジオパーク空港の乗降客数(定期便の年間乗降客数)【当該年度4月～3月】	目標値		6.0	4.2	5.4	6.0	6.0	万人	単年度値
		実績値	5.9	2.4	3.2	5.5	6.5			
		達成率	—	40.0	76.2	101.9	108.4	—		
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		令和5年度の隠岐世界ジオパーク空港の利用者数は、全体で64,598人(利用率69.5% 対前年度比118.0%)で、路線別の利用状況は、以下のとおり ・隠岐-大阪線利用者数は、40,005人(利用率67.0% 対前年度比123.5%) ・隠岐-出雲線利用者数は、24,593人(利用率74.0% 対前年度比110.0%) ・隠岐-大阪線利用者数のうち、夏季大型便(8/1～8/31)の利用者数は、6,577人(利用率68.7% 対前年度比129.6%)								

## 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	・大阪線において、令和5年度も継続して夏季大型便が運航(8/1～8/31)し、前年を上回る実績となった。年間通してもコロナ前の実績を上回った。 ・出雲線においては国の「特定有人国境離島地域社会維持推進交付金」の活用により、住民利用に対する料金が新幹線並みに引き下げられており、令和4年度を超える実績となった。 ・令和4年度に引き続き、羽田空港からの直行チャーター便が運航された。
課題分析	① 課題	①大阪線は夏季に比べ、冬季(閑散期)の利用者数の落ち込みが大きい。 ②平成18年の滑走路2000m化以来、地元の利用促進協議会が羽田直行便の就航に向けた取組を行っているが、首都圏からの新規路線開設が進んでいない。 ③出雲線において機材の大型化以降(R1.7.1～)で令和5年度はもっとも高い利用率となり、予約がとりづらい傾向である。
	② 原因	①隠岐の観光、帰省については夏季が中心となっており、冬季における観光、帰省が落ち込む傾向にある。 ②地方路線の羽田発着枠が限られている。 ③島民の重要な生活路線となっている一方、機材繰り・ダイヤ等の関係から現在単便のみの運行となっている。
	③ 方向性	①・利用拡大に向けて、県の観光部局や利用促進協議会と連携し、冬季の個人利用者向けのキャッシュバックや旅行商品助成など、効果的な利用促進策を強化し実施する。 ・航空会社とも課題点の共有や意見交換を行い、必要な支援策を検討する。 ・またダイヤ改善などを促進協議会と共に要望し、利便性の向上を図る。 ②首都圏からのチャーター便の誘致を行い、利用実績を積み上げることで、首都圏路線の開設に向けた機運を高める。 ③地元協議会と連携して航空会社へ複便化を要望する。

# 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		海外航空路開拓事業			
目的	誰(何)を対象として	県内への訪日外国人と渡航希望のある県民	事業費 (千円)	令和5年度の実績額	令和6年度の当初予算額
	どういう状態を目指すのか	国際チャーター便の運航に対して支援し、実績を積みこむことで将来的に国際定期便の開設を図る。		12,346	65,129
			うち一般財源 (千円)	12,346	65,129
令和6年度の取組内容		・令和5年12月にベトナム航空及び㈱エムエスツーリストとの間で締結した覚書・連携協定に基づき、将来的な国際定期便の就航実現に向け、ベトナムとの間のチャーター便運航やそれに向けたプロモーションに取り組む。 ・さらに、県(観光振興課)がインバウンド対策として重点地域としている台湾、韓国、香港、東南アジア(タイ、ベトナム等)、フランス、中国(上海)のうち、台湾を中心に航空会社や旅行会社への働きかけを引き続き実施する。			
令和5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	Ⅲ-2-(1) 牽引力のある都市部の発展	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	インバウンド国際チャーター便運航回数【当該年度4月～3月】	目標値		22.0	4.0	10.0	16.0	22.0	回	単年度値
		実績値	18.0	0.0	0.0	0.0	1.0			
		達成率	—	—	—	—	6.3	—		
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		・インバウンド国際チャーター便の運航に対しては、平成25年度から制度を開設し助成している。 ・令和2～4年度は新型コロナウイルス感染症の影響により、インバウンド国際チャーター便の運航はなかった。								

## 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	・ベトナム航空及び㈱エムエスツーリストとの覚書等に基づき、令和6年5月にインアウト相互のチャーター便2往復4便が運航している。両社と連携しながら、県内、ベトナム国内で双方の認知度向上などを目的としたプロモーションを事前に展開し、インアウト双方で9割を超える搭乗率を実現した。今後も、年度内に複数回の単発チャーター便の運航を予定している。 ・台湾については、令和5年10月にコロナ後初めてインバウンド・アウトバウンド双方向の単発チャーター便を受け入れた(民間旅行社の企画)。現時点で、インバウンド国際チャーター便(連続チャーター)の具体的な運航予定はないものの、令和5年度は現地在を2回訪問し、連続チャーター運航に向けた働きかけを直接的に行うなど、現地航空会社や旅行会社との関係を維持している。
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 ①ベトナムへの単発チャーター便を複数回運航するに際して、県内からのアウトバウンド需要が弱い。 ②外航が運航を希望する午前中と夕方時間帯には、国内定期便が運航されており、当該時間帯で国際線を安定的に受け入れるためにはグランドハンドリングや保安検査要員が不足している。 ③国際定期便へのステップとしての連続チャーター便の運航がない。 (直近:コリアエクスプレスエアによる出雲-ソウル便(R元))
	② 原因	①県内におけるベトナム認知度(観光地としての魅力等)が十分でない。また、ベトナムとの間のビジネス、文化交流等の素地が乏しい。 ②現行人員は既存の国内定期路線を受け入れるには足りており、国際線で安定的な需要(定期便就航など)が見込めない現状では、各社が増員に踏み切れない。 ③海外において、観光資源の多い島根県の認知度が低い。
	③ 方向性	①県内での認知度向上に向けたプロモーションを実施する。チャーター便の運航等に合わせて、セミナーや関係団体訪問などの交流企画を実施する。 ②まずは定期便就航実現に向けた覚書等を締結しているベトナムについて、上記の取組等を通じて連続チャーター運航へと着実にステップアップし、一定期間連続した需要創出を実現する。 ・並行して、グランドハンドリング等人材の確保に係る支援策を構築し、安定的な受入に向けた体制を整備する。 ③代理店等を通じ、現地航空会社や旅行会社への働きかけを積極的、継続的に実施する。

# 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		出雲縁結び空港周辺対策事業			
目的	誰(何)を対象として	出雲縁結び空港の周辺住民	事業費 (千円)	令和5年度の実績額	令和6年度の当初予算額
	どういう状態を目指すのか	家屋の防音工事等を実施することにより、出雲縁結び空港の管理運営等に対する理解と協力を得る		288,263	3,096,306
			うち一般財源 (千円)	288,263	1,026,406
令和6年度の取組内容		・出雲縁結び空港の運用時間延長及び発着枠の拡大について、令和4年5月に地元と合意に至ったことから、今後、滑走路に近接する家屋の移転、空港隣接農地等の公有地化、空港周辺の地域振興策などの事業について誠意を持って着実に対応していく。 ・空調機器整備補助事業(R6年度71戸数、213台) ※住宅騒音防止工事更新補助事業はR6該当なし ・空港隣接農地等の取得 ・出雲空港周辺対策交付金(空港周辺の環境改善や地域振興に資する事業に交付)			
令和5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	Ⅲ-2-(1) 牽引力のある都市部の発展	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	出雲縁結び空港の騒音防止区域及び適用範囲区域内において騒音防止対策が施された住宅数【当該年度4月～3月】	目標値		1.0	3.0	3.0	0.0	1.0	件	単年度値
		実績値		—	1.0	1.0	3.0	0.0		
		達成率		—	100.0	33.4	100.0	—		
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		・住宅騒音防止工事更新補助事業(事業主体:出雲市) H15～R5実施戸数:269戸 ・空調機器整備補助事業(事業主体:出雲市) R5実施戸数(台数):127戸(308台) ・出雲空港周辺対策協議会会議等参加回数 R5:25回(総会:1回、代議員会:1回、代表代議員会:12回、役員会:11回) ・移転協議、地元要望関係協議回数 R5:76回								

## 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	・令和4年5月の地元合意後、地元と協議を重ね、理解と協力を得ながら、家屋移転や空港周辺の地域振興等に関する要望にかかる各事業を着実に進めている。
課題分析	① 課題	・航空機の騒音など、出雲空港の運用に伴い周辺住民には多大な負担と協力をお願いしている。 ・この度の運用時間延長等の申し入れにより、地元からさらなる騒音等による負担が生じるのではないかと懸念されている。
	② 原因	・航空機の騒音・振動を始め、運用時間の臨時的延長や夜間工事等の振動・照明、早朝の除雪作業に伴う騒音など空港の管理運営によるもののほか、過去には航空機の滑走路逸脱が発生し住民不安を招いた事例が発生したり、空港利用者(車両)の空港周辺農道等の通過、空港から溢れた雨水の田畑流入など、空港の立地起因して周辺住民の生活環境に影響を及ぼしている。
	③ 方向性	・令和10年度の運用開始という目標に向けて、住宅騒音防止工事更新補助事業や空調機器整備補助事業による騒音防止対策を引き続き実施していくことのほか、滑走路に近接する家屋の移転、空港隣接農地等の公有地化が円滑に進むよう、誠意を持った対応を行っていく。 ・加えて、出雲空港が地元の理解の下に発展していくよう、空港周辺の地域が活性化する取組も併せて実施していく。



# 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		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5年度の実績額	令和6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。		390,117	370,749
令和6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(フェリー「しらしま」後継船の建造、超高速船「レインボ-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-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-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5年度に行った評価を踏まえて見直したこと	・乗客の利便性向上や業務の効率化や、窓口等のシステム化に向けた取組を推進するため、R6年度からの指定管理に係る基本方針の条件として、「窓口等のシステム化について、指定管理期間内に導入を進めること」を明記するように、関係者と調整を行った。				
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	
				うち一般財源 (千円)	182,746
					146,095

## 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	38.9			
		達成率	—	53.8	65.7	74.9	86.5	—	%	
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	94.7			
		達成率	—	98.9	99.1	98.0	98.7	—	%	
KPIの他に参考とすべきデータや客観的事実		・隠岐航路の利用者数は、前年度を上回る388,671人(前年度比51,872人増、15.4%増)となったが、コロナ禍以前(R元年度)と比較すると9割程度にとどまる。(R元年度419,175人) ・隠岐航路運賃低廉化事業の利用者数は、前年度を上回る199,350人(前年度比26,103人増、15.1%増)で、コロナ禍以前と比較しても、ほぼ同程度まで回復した。(R元年度205,901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」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。 ・「フェリーしらしま」の後継船建造に対して支援を行う体制を構築(財政支援はR7年度からの予定)
課題分析	① 課題	・航路維持のためには、運航事業者の経営安定が不可欠であるが、島民人口減少などによる利用者の減少や、燃料価格の高騰が続く状況にある。 ・令和8年度に就航予定の「フェリーしらしま」後継船以降も、数年おきにフェリーや超高速船の更新時期を迎えるが、その更新のためには多額の費用が必要である。 ・利便性の向上を目指すための窓口等のシステム化に向けた検討が進んでいない。
	② 原因	・新型コロナウイルス感染症拡大の影響により減少した利用者数は徐々に回復しつつあるものの、コロナ禍以前の利用者数までは戻らず、燃料価格も高止まりの状態が続いている。 ・フェリーなど船舶の老朽化が進み、更新時期が迫るものの、経営状況が厳しく、十分な資金の内部留保ができていない。
	③ 方向性	・隠岐4町村等と連携して、航路維持に向けた支援を行いながら、隠岐航路振興協議会などの場で、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について検討する。 ・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

観光振興課

事務事業の名称		県内航空路線利用促進(観光振興)事業				
目的	誰(何)を対象として	首都圏在住者を中心とした、様々な観光ニーズを持つ人々	事業費 (千円)	令和5年度の実績額	令和6年度の当初予算額	
	どういう状態を目指すのか	航空路線(萩・石見空港)を利用して島根県に訪れる観光客の増加		74,921	92,530	
			うち一般財源 (千円)	74,921	92,530	
令和6年度の取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ネット系旅行会社(OTA)と連携した旅行商品の造成及び販売支援</li> <li>・首都圏企業の福利厚生代行事業者を活用した従業員向け旅行商品造成の支援</li> <li>・旅行会社と連携した販売促進</li> <li>・旅行商品の特典(ぶらり手形・神楽めしクーポン)の提供、レンタカー助成</li> <li>・外国人観光客向け旅行商品の造成、販売</li> <li>・首都圏向け情報発信</li> </ul>					
令和5年度に行った評価を踏まえて見直したこと	・旅行形態が個人化、小グループ化の中で利用が増加しているネット系旅行会社(OTA)向けの施策を強化					
1	上位の施策	I-2-(2) 観光の振興	3	上位の施策	III-2-(1) 牽引力のある都市部の発展	
2	上位の施策	III-4-(2) 空港・港湾の機能拡充と利用促進	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	萩・石見空港の乗降客数(定期便の年間乗降客数) 【当該年度4月～3月】	目標値		15.1	10.6	13.7	15.3	15.4	万人	単年度 値
		実績値	14.3	2.5	3.7	10.6	13.0			
		達成率	—	16.6	35.0	77.4	85.0	—		
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		萩・石見空港の利用実績 R元:142,614人 R2:24,585人 R3:36,599人 R4:106,074人 R5:130,447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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・個人向けの旅行商品造成支援や首都圏企業の福利厚生代行事業者を活用した従業員向け旅行商品造成の支援</li> <li>・個人客対象のレンタカー助成による石見地域における周遊の促進</li> <li>・WEBマガジン等の媒体による「石見地域の伝統文化や自然、食」等の観光素材についての情報発信</li> </ul>
課題分析	① 課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・首都圏の旅行会社等と連携した集客が低調</li> <li>・旅行会社、ネット系旅行会社(OTA)が販売するダイナミックパッケージ(航空券と宿泊のセット商品)の実績が低調</li> <li>・出雲地域と比較して、石見地域の首都圏等に向けた情報発信量が少ない</li> <li>・各観光地を巡るための2次交通が脆弱</li> </ul>
	② 原因	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コロナ禍において旅行会社の店舗が大幅に減少し、旅行会社の送客実績にもとづくインセンティブ契約が成立しづらい、また交通や宿泊の手配について、ネットを利用した個人手配が増加している</li> <li>・航空会社の取組により、ダイナミックパッケージへのクーポン等の施策効果が薄くなっている</li> <li>・メディアに取り上げられるような石見地域の観光素材が乏しいことに加え、市町等との連携した観光素材の磨き上げや情報発信が不足している</li> </ul>
	③ 方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・旧来の旅行会社へのアプローチを見直し、福利厚生代行会社等を活用し、首都圏企業の従業員向け旅行商品の造成を支援</li> <li>・旅行形態の変化に対応し、個人旅行商品造成に対する支援を大手旅行会社から個人利用の多いネット系旅行会社(OTA)へシフト。発地を首都圏に限定した宿泊クーポンを実施。</li> <li>・首都圏個人客向け情報発信を強化(従来の観光スポットではなく、首都圏からの視点で地域の魅力を発信)</li> <li>・地域の歴史文化等を素材とする観光コンテンツの造成支援、市町等と共同した情報発信</li> <li>・レンタカーキャンペーンの実施による周遊促進</li> </ul>

## 事務事業評価シート

## 1 事務事業の概要

担当課

しまねブランド推進課

事務事業の名称		海外展開促進支援事業			
目的	誰(何)を対象として	県内企業(全業種、特に加工食品製造事業者)	事業費 (千円)	令和5年度の実績額	令和6年度の当初予算額
	どういう状態を目指すのか	海外への販路の開拓・拡大		51,239	57,881
			うち一般財源 (千円)	39,682	44,640
令和6年度の取組内容	海外市場で稼ぐ県内企業の増加に向け、海外取引の拡大に意欲を持つ県内企業の自立的な取組を支援する。 ・関係機関と連携した県内企業の支援:しまね産業振興財団、ジェトロ島根、境港貿易振興会を通じた企業支援活動を実施 ・食品輸出販路開拓支援:欧米・アセアン等の有望市場向けの商談会開催、海外でのしまねフェアの開催 ・非日系小売店参入支援:セミナー等を通じ企業人材育成、非日系市場向け販路開拓支援、ジェトロ島根委託 ・EC販売支援:海外向けサイトに島根県産品の特集ページを設置し、販路拡大を支援 ・食品輸出展示会出展支援:食品輸出専門展示会に島根ブースを設け県内事業者販路拡大を促進				
令和5年度に行った評価を踏まえて見直したこと	商工会連合会やジェトロ島根と連携して輸出に関するワークショップなどを実施し、新規に輸出に取り組む企業の掘り起こしを行った。				
1	上位の施策	I-2-(3) 地域資源を活かした産業の振興	3	上位の施策	III-4-(2) 空港・港湾の機能拡充と利用促進
2	上位の施策	I-2-(1) ものづくり・IT産業の振興	4	上位の施策	III-2-(1) 牽引力のある都市部の発展

## 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	貿易実績企業数【前年度1月～当該年度12月】	目標値		226.0	228.0	230.0	232.0	234.0	社	単年度 値
		実績値	224.0	228.0	230.0	234.0	234.0			
		達成率	—	100.9	100.9	101.8	100.9	—	%	
2	農林水産物・加工食品の輸出実績額【前年度1月～当該年度12月】	目標値		1,450.0	1,500.0	2,100.0	2,250.0	2,400.0	百万円	単年度 値
		実績値	1,487.9	1,636.8	1,961.6	2,201.7	2,930.0			
		達成率	—	112.9	130.8	104.9	130.3	—	%	
KPIの他に参考とすべきデータや客観的事実		○令和5年度 しまね海外展開支援助成金実績件数45件(前年度15件) ○令和5年度 貿易投資相談実績 ジェトロ島根:206件(前年度59件) しまね産業振興財団:156件(前年度124件) ○令和5年度 ジェトロ島根の輸出大国コンソーシアム支援企業数※個社支援5社(前年度5社) ○令和5年 境港貿易実績 コンテナ貨物取扱本数:22,304TEU(前年20,618TEU)								

## 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	海外展開支援助成金、商談会開催によるマッチング支援、各支援機関による伴走型支援等の取組の結果、輸出実績企業数・輸出額は増加傾向にある。
課題分析	① 課題	・輸出先国が限定的。 ・輸出先国の市場の一部にしか入り込めていない。 ・輸出対象国の地政学的リスク等により突然取引が停止に追い込まれる危険性がある。
	② 原因	・企業のスキル不足により売り込む機会を活かしきれていない。 ・相手先の求める品質の商品を開発・供給できていない。 ・特定の輸出国や売り先に依存した取引形態。
	③ 方向性	・セミナー等の実施による商談スキルの向上に加え、より多くの商談機会を県内企業に提供することで、対象輸出国や売り先を増やし、リスク分散を図る。 ・ハード整備を支援することにより、高品質な商品づくりを促進する。

# 事務事業評価シート

## 1 事務事業の概要

担当課

しまねブランド推進課

事務事業の名称		浜田港ポートセールス推進事業				
目的	誰(何)を対象として	・浜田港の利用企業及び利用が見込まれる企業	事業費 (千円)	令和5年度の実績額	令和6年度の当初予算額	
	どうい状態を目指すのか	・浜田港の利用を通じた企業の競争力強化 (取扱量増加を通じた企業活動の活性化)		30,597	70,959	
			うち一般財源 (千円)	30,597	50,959	
令和6年度の取組内容	(浜田港の利活用促進は、県と浜田市で人員、予算を負担する浜田港振興会を主体に実施) ・コンテナ貨物増加に向けて、利用企業や船会社等への提案型のポートセールス実施 ・複数便化に向けた船会社への働きかけの実施 ・地理的優位性のある企業の利用促進に向けて、石見地域に集積の見られる産業を中心とした戦略的な貨物創出 ・貿易及び国際物流の専門家を貿易アドバイザーとして設置 ・浜田港の認知向上に向け、ポートセミナーやエリア、業種を絞った研修会等の開催					
令和5年度に行った評価を踏まえて見直したこと	・他港から浜田港利用へ転換するための支援制度の構築 ・東南アジアの輸出入貨物を取り込むための支援制度の改正					
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	Ⅲ-2-(1) 牽引力のある都市部の発展	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	浜田港国際コンテナ貨物取扱量【当該年度4月～3月】	目標値		4,400.0	4,800.0	5,200.0	5,600.0	6,000.0	TEU	単年度値
		実績値	4,113.0	4,539.0	3,725.0	3,309.0	3,826.0			
		達成率	—	103.2	77.7	63.7	68.4	—		
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		・浜田港貿易総額:178,538百万円(対前年比89.8%)【令和5年財務省貿易統計(速報値)】 [うち輸出額3,572百万円(同64.2%)、輸入額174,966百万円(同90.6%)] ・浜田港取扱貨物総量:407,097トン(対前年比88.5%)【令和5年島根県港湾統計(速報値)】 [うち輸出27,513トン(同135.5%)、輸入182,613トン(同89.4%)、移出67,494トン(同79.6%)、移入129,477トン(同85.5%)] ・R3.3からコンテナ船1社の運航が休止。R5.5からコロナ禍による海運の混乱が落ち着いたためコンテナ船の寄港回数が回復 [寄港回数推移 R元年度:94回、R2年度:89回、R3年度:38回、R4年度:40回、R5年度:45回]								

## 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	・浜田港国際コンテナ航路の利用実績は、R2年度まで5年連続増加していたが、R4年度は、2年連続減少となった [R5年度実績:3,826TEU(対前年比+517TEU、115.6%)] ※TEU=20フィートコンテナ1本換算 ・R5年度企業等訪問によるポートセールス390件(対前年比+40件) ※延べ件数 [うち県内259件(同+72件)、県外126件(同▲37件)、海外5件(同+5件)] ・浜田港ポートセミナーin浜田を対面+WEBにて開催(R5年2月) [参加者:120名(会場:77名、WEB:43名)] ※R4年度は浜田市で開催L60名参加
課題分析	① 課題	・これまで浜田港を利用していた貨物の一部が他港に切り替えられている ・浜田港近隣で県外の港を利用している企業や貨物がある ・浜田港ではコンテナ船の大型化(1,000TEU)に対応できない
	② 原因	・週1便化によるコンテナ船寄港回数の減少や、冬季の気象状況によるスケジュールの不安定化 ・1社単独航路のため海上運賃が高止まりしている ・コンテナ船が接岸する福井4号岸壁の水深が8.5mのため、1,000TEU以上のコンテナ船が接岸できない ・コスト、利便性、施設等の面で荷主企業のニーズに十分に答えられていない
	③ 方向性	・他港(神戸港・博多港等)を利用している貨物(北米航路等)を浜田港に取り込み、輸送貨物量の増加、将来的な複数便化を含めた運航拡大を図る。 1)浜田港国際航路安定化事業による集荷 2)大口荷主の他港利用貨物、戦略的貨物の獲得及び新規貨物発掘に重点を置いて活動する 3)複数便化に向けた船会社への働きかけ

# 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(物流拠点港の整備:浜田港)			
目的	誰(何)を対象として	貨物の輸出入・移入を行うため浜田港を利用する企業	事業費 (千円)	令和5年度の実績額	令和6年度の当初予算額
	どういう状態を目指すのか	浜田港の港湾機能強化 ①船舶の安全な入出港や係留ができる環境の整備 ②効率的で安全性・信頼性が高い物流環境の整備		うち一般財源 (千円)	1,621,246
令和6年度の取組内容		①船舶の安全な入出港や係留ができる環境の整備 ・福井地区 新北防波堤の整備促進(直轄) ・福井地区 福井3号岸壁予防保全の整備促進(直轄) ②効率的で安全性・信頼性が高い物流環境の整備 ・福井地区～長浜地区 臨港道路福井長浜線の整備促進			
令和5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		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	浜田港の港湾施設整備率【当該年度3月時点】	目標値		40.0	44.0	51.0	59.0	67.0	%	累計値
		実績値	40.6	42.6	50.2	55.4	59.5			
		達成率	—	106.5	114.1	108.7	100.9	—		
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船舶の安全な入出港や係留ができる環境の整備 ・港湾計画改訂で福井地区-14m岸壁、新北防波堤の延伸等を盛り込んだ。 ②効率的で安全性・信頼性が高い物流環境の整備 ・平成30年3月 臨港道路福井4号線を供用開始。 ・平成31年1月 福井地区のガントリークレーンを供用開始。 ・港湾計画改訂で臨港道路福井長浜線を盛り込み、令和元年度に事業着手。 ・令和4年11月 福井第2上屋(荷捌き倉庫)を供用開始。
課題分析	①課題	①船舶の安全な入出港や係留ができる環境の整備 ・船舶大型化への対応ができていない。 ・海上が時化した際に船舶の入出港、貨物の積み卸しに安定さを欠いている。 ②効率的で安全性・信頼性が高い物流環境の整備 ・増加する取扱貨物への対応ができていない。 ・埠頭間のアクセス機能が低い。
	②原因	①船舶の安全な入出港や係留ができる環境の整備 ・係留施設が不足している。 ・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 ・貨物を荷捌きするヤードが不足している。 ・埠頭間を結ぶ道路が脆弱である。
	③方向性	①船舶の安全な入出港や係留ができる環境の整備 ・福井地区に-14m岸壁を整備する。 ・新北防波堤を延伸する。 ②効率的で安全性・信頼性が高い物流環境の整備 ・福井地区に-14m岸壁の整備と合わせ、ふ頭用地を整備する。 ・福井地区と長浜地区を結ぶ臨港道路を整備する。



# 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(物流拠点港及び補完港の整備:浜田港以外)			
目的	誰(何)を対象として	①貨物の移出入を行うため港湾を利用する企業 ②漁業基地となっている港を利用する漁業従事者	事業費 (千円)	令和5年度の実績額	令和6年度の当初予算額
	どういう状態を目指すのか	①効率的で安全性・信頼性が高い物流環境の整備 ②漁船等の安全な入出港や係留ができる環境の整備		960,385	734,534
			うち一般財源 (千円)	33,378	31,099
令和6年度の取組内容		①効率的で安全性・信頼性が高い物流環境の整備 ・江津港 導流堤改良の整備促進 ・河下港 岸壁整備の促進 ②漁船等の安全な入出港や係留ができる環境の整備 ・益田港 防波堤の整備促進 ・久手港 防砂堤の整備促進			
令和5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		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	物流拠点港・補完港の港湾施設整備率【当該年度3月時点】	目標値		48.0	55.0	60.0	63.0	68.0	%	累計値
		実績値	46.3	53.2	60.8	64.3	69.8			
		達成率	—	110.9	110.6	107.2	110.8	—		
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効率的で安全性・信頼性が高い物流環境の整備 ・江津港の導流堤においては、事業の進捗に伴い整備効果の発現が見られる。 ・令和5年7月 河下港新沖防波堤が竣工。 ・河下港において、岸壁の整備を令和5年度に事業着手。 ②漁船等の安全な入出港や係留ができる環境の整備 ・益田港の防波堤を社会資本整備総合交付金の重点整備計画に位置づけ、整備を促進した。
課題分析	①課題	①効率的で安全性・信頼性が高い物流環境の整備 ・船舶の大型化や増加する貨物への対応ができていない。 ・航路水深が確保できない。 ②漁船等の安全な入出港や係留ができる環境の整備 ・航路水深が確保できない。 ・安全な荷役ができていない。
	②原因	①効率的で安全性・信頼性が高い物流環境の整備 ・係留施設が不足している。 ・外郭施設の機能が低下している。 ②漁船等の安全な入出港や係留ができる環境の整備 ・外郭施設及び係留施設が不足している。
	③方向性	①効率的で安全性・信頼性が高い物流環境の整備 ・河下港 新岸壁を整備する。 ・江津港 導流堤を改良する。 ②漁船等の安全な入出港や係留ができる環境の整備 ・益田港 防波堤を整備する。 ・久手港 防砂堤を整備する。

# 事務事業評価シート

担当課	港湾空港課
-----	-------

## 1 事務事業の概要

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5年度の実績額	令和6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		573,193	736,935
			うち一般財源(千円)	12,004	21,157
令和6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5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	55.8			
		達成率	—	96.6	116.6	98.2	94.6	—		
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 ・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。

# 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		港湾維持管理事業			
目的	誰(何)を対象として	港湾(港湾海岸を含む)の施設利用者	事業費 (千円)	令和5年度の実績額	令和6年度の当初予算額
	どういう状態を目指すのか	港湾機能の安全性、利便性に配慮し、適切な維持管理を行う。		1,740,156	2,221,482
			うち一般財源 (千円)	548,218	441,686
令和6年度の取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・維持管理計画に基づき、港湾施設の定期点検を行う。</li> <li>・維持管理計画に基づき、港湾施設の補修・改良を行う。</li> <li>・日常点検、港湾利用者との情報共有により、港湾施設の修繕、航路浚渫等を行う。</li> <li>・日常点検、港湾利用者との情報共有により、荷役機械、航路標識等の部品等を交換する。</li> </ul>				
令和5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		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	浜田港港湾施設供用率【当該年度4月～3月】	目標値		100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	%	単年度値
		実績値	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0			
		達成率	—	100.0	100.0	100.0	100.0	—		
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	<p>①港湾機能の安全性、利便性に配慮し、適切な維持管理を行う。</p> <p>・県管理港湾18港において、港湾施設(港湾海岸施設を含む)の維持管理計画策定を行っており、全て完了している。</p>
課題分析	① 課題	<p>「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)</p> <p>①港湾機能の安全性、利便性に配慮し、適切な維持管理を行う。</p> <p>・維持管理計画に基づき、定期点検が必要であるが、対象施設が多い。</p> <p>・今後、維持修繕、改良、更新にかかる費用が増加する。</p>
	② 原因	<p>上記①(課題)が発生している原因</p> <p>①港湾機能の安全性、利便性に配慮し、適切な維持管理を行う。</p> <p>・施設数が多いため、点検に多額の費用が必要となる。</p> <p>・年々、港湾施設(港湾海岸施設を含む)の老朽化が進行している。</p>
	③ 方向性	<p>上記②(原因)の解決・改善に向けた見直し等の方向性</p> <p>①港湾機能の安全性、利便性に配慮し、適切な維持管理を行う。</p> <p>・点検方法の簡略化を図り、コストを縮減させる。</p> <p>・年度毎の点検に係る予算を平準化させ、持続可能な体制を構築する。</p> <p>・維持管理計画に基づき、適切に延命化を図る。</p>

# 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		境港管理事業			
目的	誰(何)を対象として	境港の利用者	事業費 (千円)	令和5年度の実績額	令和6年度の当初予算額
	どういう状態を目指すのか	利用者ニーズを的確に把握し、港湾施設管理の向上を行い、取扱貨物量を伸張させる。		313,000	293,422
			うち一般財源 (千円)	309,543	289,476
令和6年度の取組内容	中海・宍道湖・大山圏域の産業振興、観光振興を図るため、境港管理組合の事業に対し、共同管理者である鳥取県と連携し、施設整備等の支援を行う。				
令和5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		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	境港の年間取扱貨物量【前年度1月～当該年度12月】	目標値		3,698.0	3,705.0	3,712.0	3,719.0	3,726.0	トン	単年度 値
		実績値	3,469.0	2,971.8	3,156.0	3,475.7	3,596.8			
		達成率	—	80.4	85.2	93.7	96.8	—		
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		<ul style="list-style-type: none"> <li>・全体貨物量(トンベース)は、前年同期に比べて増加(103.5%)</li> <li>・輸出では紙・パルプ、非鉄金属等が増加し、輸入では木材チップ、再利用資材等が増加</li> <li>・移出では紙製品や木製品が増加したものの、移入ではセメントが減少</li> <li>・コンテナ取扱貨物量(実入り)は2万2,304TEU(前年比8.2%増)。うち、国際フィーダーのコンテナ貨物は4815TEU(前年比44%増)</li> </ul>								

## 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"> <li>・令和2年度から増設整備に着手していたガントリークレーン2号機(増設)が令和5年7月より供用開始。機械トラブルによる荷役作業の停止リスクが軽減されるとともに、大型化するコンテナ船への対応が可能となる(900TEU級→1,700TEU級)。</li> <li>・令和5年10月25日に「災害時における海上輸送応援等に関する協定」を締結。本協定の締結を足がかりに、船社・港湾荷役業者・運送会社との連携強化をはかる。</li> <li>・境港～東海を結ぶ日韓定期貨客船が令和6年5月26～27日の試験運航を経て、8月3日に正式就航を行う予定。</li> <li>・従来韓国航路利用者のみを対象としていた境港利用助成制度をR6より拡充し、国際フィーダー航路利用者も対象とし、さらなる利用拡大に取り組む(境港貿易振興会実施)。</li> </ul>
課題分析	① 課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・昭和南地区でバース調整が難しくなっている。</li> <li>・外港1～4号上屋は雨漏りによる利用制限が発生している。</li> <li>・モーダルシフト(輸送手段の転換)やドライバー2024年問題(労働時間上限規制)への対応として期待されるRORO船の定期航路化が実現していない。</li> </ul>
	② 原因	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国際フィーダー航路の就航に伴う昭和南地区岸壁の不足</li> <li>・外港1～4号上屋の老朽化(40～50年経過)</li> <li>・RORO船向けの安定した貨物量が確保されていない。</li> </ul>
	③ 方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・昭和南地区コンテナターミナル拡張事業の早期事業化を目指す。</li> <li>・老朽化した外港1～4号上屋の再整備を進める。</li> <li>・境港背後圏域の特性に応じた海上輸送システムの検討やRORO船向け貨物量の確保に向けた調査の分析結果に基づくポートセールスを実施していく。</li> </ul>

# 事務事業評価シート

## 1 事務事業の概要

担当課

港湾空港課

事務事業の名称		空港維持管理業務			
目的	誰(何)を対象として	空港利用者	事業費 (千円)	令和5年度の実績額	令和6年度の当初予算額
	どういう状態を目指すのか	航空機の離発着が確実に実施出来るように空港施設の維持管理を実施し、空港利用者が安心・安全に航空機を利用できる状態の空港とする		670,999	704,260
			うち一般財源 (千円)	173,548	256,321
令和6年度の取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・空港基本施設(滑走路等)・航空灯火等の保守点検修繕</li> <li>・消火救難業務</li> <li>・除雪・除草作業</li> <li>・鳥獣対策業務</li> <li>・保安業務(テロ対策)</li> </ul>				
令和5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		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	定期航空機の就航率【当該年度4月～3月】	目標値		100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	%	単年度値
		実績値	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0			
		達成率	—	100.0	100.0	100.0	100.0	—		
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		空港維持管理運営の不備による欠航のない状態を継続している。 施設の老朽化対策や保安体制維持にあわせた維持管理費用を確保している。								

## 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"> <li>・空港保安管理規定、関係法令に基づく適切な維持管理業務の実施により、航空機の就航に必要な維持管理レベルを維持している。</li> </ul>
課題分析	① 課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・維持管理費用の確保</li> </ul>
	② 原因	<ul style="list-style-type: none"> <li>・上記①(課題)が発生している原因</li> <li>・基本施設、灯火・電源施設の老朽化により施設の劣化が進行している。</li> </ul>
	③ 方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・空港保安管理規定に基づく施設の巡回点検等を適切に実施し、予防保全に努めるなど施設の長寿命化を行うことで、突発的な修繕を減らし維持管理費の平準化を図る。</li> </ul>



# 事務事業評価シート

担当課	港湾空港課
-----	-------

## 1 事務事業の概要

事務事業の名称		空港機能保持事業			
目的	誰(何)を対象として	空港利用者	事業費 (千円)	令和5年度の実績額	令和6年度の当初予算額
	どういう状態を目指すのか	施設や設備が適切に更新・改良されることにより、空港施設の機能が良好な状態を維持することで、空港利用者が確実に航空機を利用できる状態とする。		1,457,240	875,369
			うち一般財源 (千円)	601,740	595,869
令和6年度の取組内容		<ul style="list-style-type: none"> <li>・滑走路等空港基本施設や灯火施設を更新するための工事</li> <li>・場周柵等の空港保安施設の改良</li> <li>・滑走路端安全区域の整備</li> <li>・化学消防車、除雪車輛の更新</li> </ul>			
令和5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		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	空港施設の供用率【当該年度4月～3月】	目標値	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	%	単年度値
		実績値	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0		
		達成率	—	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	—	%
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		空港設備の不備による空港の非供用日が発生していない状態を継続している。 滑走路等の基本施設、航空灯火関係施設や保安施設は経年による老朽化が進行している。								

## 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"> <li>・出雲空港の灯火施設・場周柵の更新、石見空港の滑走路等の基本施設や灯火施設の更新を計画的に実施し、施設の機能を良好な状態に維持するとともに、滑走路端安全区域の整備に着手する。</li> <li>・化学消防車、除雪車輛について、計画的な更新を行い、航空機の安全運航及び定時制の確保が図られている。</li> </ul>
課題分析	① 課題	・老朽化した空港施設・設備・車輛等の更新、改良が必要となり、多額の事業費が必要。
	② 原因	<ul style="list-style-type: none"> <li>・滑走路等基本施設や灯火施設等の更新・改良は、施設数が膨大であることや、特殊なものも多く、多額の事業費を要する。</li> <li>・滑走路内に灯火施設が埋設されているため、滑走路舗装と滑走路内灯火施設の更新は一体として行う必要があり、単年度に多額の事業費を要する。</li> <li>・化学消防車、除雪車輛自体が特殊であり、多額の更新費用が必要。</li> </ul>
	③ 方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・基本施設及び灯火電源施設については、調査を行い老朽化の状況を把握した上で更新・改良を計画し、実施時期をずらすことにより予算の平準化を図る。</li> <li>・総事業費が1億円を超える大規模な更新・改良については、補助事業にて実施する。</li> <li>・各種車輛について、H28年度に策定した更新計画に基づき、予算の平準化を行う。</li> </ul>