

令和6年度 施策評価シート

施策の名称	VII-1-(2) 地域生活交通の確保	幹事 部局	地域振興部
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><u>①(路線バスやタクシーなどの維持・確保)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <p><u>②(鉄道の利用促進)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 一畑電車は施設更新等により安全性は向上しているが、まだ多数の老朽施設が残っている。 JR各線とも、利用者の減少傾向に歯止めがかかったが、コロナ禍以前の水準に戻っていない。 JR西日本がダイヤの見直しなどの構造改革を進めており、利便性の低下が懸念される。 JR各線の利用者がコロナ禍以前の水準に戻っていない中、令和6年5月23日のJR西日本山陰支社長会見において、木次線の出雲横田駅から備後落合駅区間について、地域の移動実態に応じた持続可能な交通体系について、議論する場が必要との発言があった。 <p><u>③(隠岐航路の維持・利便性向上)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 隠岐航路の利用者数は、前年度より増加したものの、コロナ禍前の令和元年度の約9割にとどまり、燃料価格も高騰が続く状況にある。また、老朽化によるフェリーなど船舶の更新時期も迫るが、多額の更新費用が必要であり、その財源確保が課題となっている。 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、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。 一方で、来居港では冬季の静穏度の向上が引き続きの課題となっている。 <p><u>(前年度の評価後に見直した点)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 路線バス等の乗務員の確保に向けて事業を創設し、新たに人材確保を行った事業者が行う人材育成に対し定額を交付して、事業者の人材確保の取組を支援することとした。 増加する車両更新費に対応するため、一畑電車支援計画の見直しを行った。 山陰本線の一部区間においても、関係自治体による新たな利用促進協議会を設置した。 窓口等のシステム化に向けた取組を推進するため、指定管理に係る基本方針の条件の見直しを行った。 		
今後の取組の方向性	<p><u>①(路線バスやタクシーなどの維持・確保)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 市町村担当者と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、路線バスと自家用有償旅客運送との適切な役割分担など課題解消に向け、県が事務局となり設置したプロジェクトチームにより検討を進める。 <p><u>②(鉄道の利用促進)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 一畑電車については、令和3年度に策定した「一畑電車支援計画」等に基づき、沿線自治体等と連携して、引き続き、利用促進や安全性・利便性の向上を図る。 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。 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。 <p><u>③(隠岐航路の維持・利便性向上)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 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等を検討していく。 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。 		

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-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。	390,117	370,749	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。	9,112	10,394	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。	168,489	317,633	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。	391,492	478,330	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	573,193	736,935	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

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	県内JR路線の維持を目的に、路線の利用促進を図る。		9,112	10,394
			うち一般財源 (千円)	7,246	6,522
令和6年度の取組内容		<ul style="list-style-type: none"> 木次線及び山口線、山陰本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。 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。 			
令和5年度に行った評価を踏まえて見直したこと		山陰本線の一部区間(益田駅～下関駅間)においても、関係自治体による新たな利用促進協議会を設置した。			
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	5,079.0				
		達成率	—	71.5	102.1	91.1	80.7	—			%
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		各線区の年間乗車人数(単位:千人) H26 H27 H28 H29 H30 R1 R2 R3 R4 R5 山陰本線 5,872 5,910 5,787 5,862 5,736 5,611 4,261 4,254 4,634 4,841 木次線 261 263 244 238 235 210 166 176 173 172 三江線 56 55 56 74 (路線廃止) 山口線 106 121 117 114 99 93 72 65 65 66									

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"> 「木次線利活用推進協議会」や「山口線利用促進協議会」に加え、島根県も参画する「JR山陰本線(益田～下関間)利用促進協議会」が新たに発足した。 令和5年度においては、各協議会が実施する利用促進の取組について、県からの補助金による支援や、各地元協議会がもつ連絡会などを通じた連携など、利用促進の取組を図ってきた。 県内JR沿線市町と島根県などで構成する「島根県鉄道整備連絡調整協議会」において、助成制度を創設し、JRのビジネス利用を促進。
課題分析	① 課題	<ul style="list-style-type: none"> JR各線とも、利用者の減少傾向には一旦歯止めがかかったものの、依然、コロナ以前の水準に戻っていない。 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。 JR各線の利用者が減少傾向にある中、令和6年5月23日のJR西日本山陰支社長会見において、木次線の出雲横田駅から備後落合駅区間について、地域の移動実態に応じた持続可能な交通体系について、議論する場が必要との発言があった。
	② 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。 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。
	③ 方向性	<ul style="list-style-type: none"> 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。 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。 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。 併せて、JR路線維持するための支援拡充について国へ要望していく。

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)	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	生活交通機関として、一畑電車の安全運行の維持を図る		168,489	317,633
			うち一般財源 (千円)	168,489	317,633
令和6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。 ・国の新たな支援制度の活用に向けて、一畑電車沿線地域公共交通計画の改定など必要な諸計画の策定・改定を行う。			
令和5年度に行った評価を踏まえて見直したこと		・物価高騰などの影響により増加する車両更新費に対応するため、一畑電車支援計画の見直しを行った。			
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	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	133.6			
		達成率	—	71.6	98.2	90.2	92.2	—	%	
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		・利用者の内訳を見ると、通学定期の利用者が減少している。 ○利用者内訳の推移(単位:千人) 年度 H26 H27 H28 H29 H30 R元 R2 R3 R4 R5(対前年度増減) 通学定期 500 510 522 534 542 521 422 466 464 448(▲16) 通勤定期 256 246 258 276 285 294 269 265 250 267(+17) 定期外 669 641 610 629 612 634 311 368 548 621(+73)								

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	・一畑電車の安全かつ円滑な運行を維持するため、安全輸送設備等整備費補助金を交付し、令和5年度には法面改修や橋梁の耐震化、ポイント融雪設備の更新等を行い、安全性・安定性が向上した。
課題分析	① 課題	・コロナ禍以前は、概ね140万人前後で推移していた利用者が、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により減少したことや、電気料金の高騰など、厳しい経営環境である。 定期利用者 R元年度 815千人 → R5年度 715千人(R元年度比▲12.3%) 定期外利用者 R元年度 634千人 → R5年度 621千人(R元年度比▲2.1%) 合計 R元年度 1,449千人 → R5年度 1,336千人(R元年度比▲7.8%) ・老朽化した施設等が多数あり、安全性確保のための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の影響により減少した利用者数は、回復傾向であるものの、コロナ禍以前までには回復していない。 ・安全に関わる緊急性があるものから優先的に整備を行っているが、老朽化が進んでいる施設がまだ多数残っている。
	③ 方向性	・一畑電車沿線地域公共交通計画に基づき、関係機関と協力しながら、利用促進の取組を行う。 ・一畑電車支援計画に基づき、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。 ・社会資本整備総合交付金など、国の新たな支援制度の活用に向けて、地域公共交通計画など諸計画の改定作業を行う。

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	日常生活に必要な移動手段を確保・維持する		391,492	478,330
			うち一般財源 (千円)	365,374	449,559
令和6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等に対し、地域の輸送需要に応じた切れ目のない支援を行う ・バス路線の維持の取組（地域間幹線系統確保維持費補助金、地域間準幹線系統確保維持費補助金(国庫補助対象外分の支援)、生活交通確保対策交付金(市町村への支援)） ・運行形態の転換の取組（地域生活交通再構築実証事業補助金） ・事業者の人材確保の取組（公共交通人材確保推進事業補助金、交通人材確保特別緊急対策事業支援金）				
令和5年度に行った評価を踏まえて見直したこと	・路線バス等の乗務員の確保に向けて、交通人材確保特別緊急対策事業を創設し、新たに人材確保を行った事業者が行う人材育成に対し新規雇用者1人あたり定額20万円を交付することにより、事業者の人材確保の取組を支援することとした。				
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	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	15.0			
		達成率	—	66.7	58.4	66.7	88.3	—		
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		・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 R4:6,298千人 ・県内の生活交通路線数(路線バス、乗合タクシー、交通空白地有償運送) R6.4.1時点 313路線 うち赤字路線312(99.7%)、黒字路線1(0.3%)								

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	・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も支援することにより、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ている。
	② 原因	・人口減少や少子高齢化、自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。 ・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になっている。 ・乗務員が不足している上、高齢化が進んでいる。
	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、路線バスと自家用有償旅客運送との適切な役割分担などの課題解消に向け、行政機関や事業者等をメンバーとし、県が事務局となり令和5年10月に設置した、プロジェクトチームにより検討を進める。

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。