

施策評価（令和4年度）

施策評価調書

戦略4 秋田の魅力が際立つ 人・もの交流拡大戦略			
施策4-6 交流の持続的拡大を支える交通ネットワークの構築			
幹事部局名	観光文化スポーツ部	担当課名	交通政策課
評価者	観光文化スポーツ部長	評価確定日	令和4年8月29日

1 施策のねらい（施策の目的）

観光をはじめとした交流人口の拡大や、県民や県内企業の社会経済活動の活性化に寄与し、人口減少社会においても持続的に機能する、地域の実情に応じた公共交通を確保するため、今後の規制緩和や技術革新も見据え、利便性の高い交通ネットワークの構築を図ります。

2 施策の状況

2-1 代表指標の状況と分析

代表指標①								施策の方向性(1)(2)	
年度	現状値(H27)	H29	H30	R元(H31)	R2(H32)	R3(H33)	備考		
秋田県と県外間の旅客輸送人員数(千人)	目標			5,435	5,479	5,522	5,567	H28実績値 4,940	
	実績	5,392	6,015	(6,795)	(5,384)	(1,676)	R5.3月判明予定		
	達成率			(125.0%)	(98.3%)	(30.4%)	—		
出典:国土交通省「旅客地域流動調査」		指標の判定		(a)	(b)	(e)	n		
分析 (推移、実績・達成率、順位等)	順位等	全国	—	—	—	—	—	R5.3月判明予定 公共交通の条件等が類似する東北のみ記載	
		東北	6位	6位	(6位)	(6位)	(6位)		
<ul style="list-style-type: none"> 公表されている最新の統計である令和2年度の実績値は1,676千人(前年度比△3,708千人)であり、新型コロナウイルス感染症の影響により、目標値を大幅に下回った。 令和3年度の実績値は未判明だが、令和3年度の秋田空港及び大館能代空港の利用者数は、新型コロナウイルス感染症の影響による減便及び緊急事態宣言の発出等により、コロナ前の前々年度を大幅に下回り(秋田空港対前々年度比△67.9%) (大館能代空港対前々年度比△69.6%)、他の交通機関の利用者数も同様に激減していることから、目標の達成は困難な見通しである。 									

※ 指標の判定基準

「a」：達成率≥100% 「b」：100%>達成率≥90% 「c」：90%>達成率≥80%

「d」：80%>達成率 又は 現状値>実績値(前年度より改善) 「e」：現状値>実績値(前年度より悪化)

「n」：実績値が未判明

2-2 成果指標・業績指標の状況と分析

成果・業績指標①								施策の方向性(3)	
年度	現状値(H28)	H29	H30	R元(H31)	R2(H32)	R3(H33)	備考		
一般乗合旅客自動車運送事業免許キロ数(km)	目標			4,146	4,146	4,146	4,146		
	実績	4,146	4,151	4,188	4,167	4,212	4,123		
	達成率			101.0%	100.5%	101.6%	99.4%		
出典:国土交通省東北運輸局秋田運輸支局調べ									
分析 (推移、実績・達成率、順位等)	順位等	全国	—	—	—	—	—		
		東北	—	—	—	—	—		
<ul style="list-style-type: none"> 令和3年度の実績値は4,123kmと目標を下回ったものの、バス路線が廃止となったエリアにおいては、免許キロ数に反映されない区域型デマンド交通への転換が行われるなど、住民の生活の足は一定程度確保されている。 (区域型デマンド交通…停留所や運行時刻を定めず、決められた区域内を事前予約により運行する輸送サービス) 									

2-3 施策の取組状況とその成果（施策の方向性ごとに記載）

(1) 秋田への流動を支える幹線鉄道等の整備促進と利便性の向上【交通政策課】

	指標	代表①
<ul style="list-style-type: none"> 秋田新幹線新仙岩トンネル整備計画の実現に向け、令和3年7月にJR東日本と「計画の推進に関する覚書」を締結し、10月にはJRと調査協力に係る協定を結び、JRが地質調査等に着手（3～5年度）するなど、計画を前進させることができた。また、国に対しては、地元期成同盟会とも連携し、その成果を踏まえた財政支援に係る要望活動を積極的に展開した（国への要望回数2回（春・秋）、期成同盟会の要望回数2回）。 奥羽・羽越新幹線の関係6県合同プロジェクトチームにおいて進めてきた、費用対効果や整備手法等に関する調査・研究の結果を令和3年6月に公表し、Webサイトによる情報発信やセミナー等を開催するなど、県民等の機運醸成を図った（Webサイトの3年アクセス数：3,145件<+約500%>、セミナー1回、学生との意見交換会2回）。 フェリー秋田航路を利用して新たな貨物を輸送する場合等の経費に対して助成を行ったほか、秋田港を利用する旅行商品の造成支援やテレビ番組やラジオ番組でのPR、貨物輸送のリーフレットの作成などを行い、フェリー秋田航路の周知を図った（貨物への助成件数8件、旅行商品への助成件数4件、貨物パンフレット1,000部）。 		
<新型コロナウイルス感染症の影響>		
<ul style="list-style-type: none"> トンネル整備及び奥羽・羽越新幹線の両期成同盟会の総会や沿線県との協議等が、対面実施から書面やオンライン形式に変更となった。 フェリー会社が支払う固定費の負担軽減を図るため、入港料及び岸壁使用料の一部を補助し、航路の維持（苫小牧6便、新潟6便、敦賀1便）を図った。 		

(2) 空の玄関口を生かした国内外との流動の促進【観光振興課、交通政策課】

	指標	代表①
<ul style="list-style-type: none"> 秋田空港の利用者の増加につなげるため、秋田空港利用促進協議会と連携し、旅行商品造成への助成を実施したほか、マイレージ会員を対象にした割引クーポンの発行やマイルキャンペーン等を実施した（旅行商品造成助成件数10件、クーポン利用者86名、マイルキャンペーン参加者493名）。 大館能代空港の利用者の増加につなげるため、大館能代空港利用促進協議会と連携し、旅行会社への営業活動や旅行商品造成への助成等を実施した（旅行商品造成助成件数3件）。 訪日外国人の渡航受入再開に向けて、秋田空港からの二次アクセスの更なる強化を図るため、秋田空港利用促進協議会と連携し、デジタル技術を活用した先行事例の取組等について学ぶ交通・観光事業者を対象にオンラインセミナーを実施した（参加者13名）。 		
<新型コロナウイルス感染症の影響>		
<ul style="list-style-type: none"> 秋田空港及び大館能代空港ターミナルビルの感染防止対策のため施設の改修等に要する経費について支援を行ったほか、両空港において航空事業者が支払う国内定期航空路線の運航にかかる負担の軽減を図るため、着陸料等の一部を補助し、航空路線の維持を図った。 秋田空港及び大館能代空港の利用促進を図るため、航空運賃の一部をキャッシュバックするキャンペーンや空港ターミナルビル内のテナントで使用可能なクーポン券を配布する事業の準備を進めていたが、感染の急拡大により実施できなかった。 秋田空港国際便については、渡航制限の影響により、アウトバウンド及びインバウンドともに利用実績がなかった。 		

(3) 技術革新等を見据え地域の実情に応じた多様な地域公共交通の確保【交通政策課、都市計画課】

	指標	成果①
<ul style="list-style-type: none"> 住民の生活に欠かせない地域公共交通を維持・確保するため、事業者が運行する生活バス路線及び市町村が運営するコミュニティ交通の運行費等について支援を行った。 県内の地域公共交通のデジタル化を推進する組織として、既存の秋田県地域公共交通活性化協議会に「デジタル部会」を設置し、交通事業者や市町村と連携して、バス運行情報のオープンデータ化やデジタルサイネージによる運行情報の発信、キャッシュレス化の推進を図った。 ICTの活用など地域の創意工夫による地域公共交通の利便性向上や利用促進、運行の効率化に向けたモデル的・先進的な取組を支援する「地域公共交通活性化チャレンジ事業」を実施し、令和3年度は2件の取組に対して支援を行った。 令和3年度に策定した「秋田県地域公共交通計画」において、6つの基本目標のひとつとして「新たな技術等の活用による、誰にとっても使いやすい地域公共交通への進化」を掲げ、今後、デジタル技術を活用した利便向上策に取り組んでいくこととした。 		
<新型コロナウイルス感染症の影響>		
<ul style="list-style-type: none"> 利用が大きく減少した県内の貸切バス、タクシー、三セク鉄道の利用促進を図るため、業界団体及び鉄道事業者と連携して、貸切利用料金の半額を補助する「地域交通乗って応援キャンペーン」を行った。 （補助実績：貸切バス1,668件、タクシー317台、三セク鉄道161台） バス、タクシー及び三セク鉄道車両の輸送力の維持を目的に、事業規模に応じた交付金を支給した。 （貸切・高速・リムジンバスの登録台数：347台（R3.4.1時点）→336台（R4.1.31時点）） （タクシー台数：1,268台（R3.4.1時点）→1,235台（R4.1.31時点）） 		

(4) 第三セクター鉄道の運行確保と観光誘客への活用【交通政策課】	指標	—
<ul style="list-style-type: none"> 秋田内陸縦貫鉄道及び由利高原鉄道の経営安定化や鉄道施設の安全性の向上に向けて、運営費やレール、枕木等の鉄道施設の整備費について補助を行った。 秋田内陸縦貫鉄道については、沿線自治体の人口減少に伴う輸送人員の減少を観光利用の拡大により補うため、JR等との連携により沿線の魅力を紹介するパンフレットを作成し、首都圏のJR駅等に設置したほか、マタギをイメージした車両（秋田マタギ号）の改装への補助を行った。 		
<新型コロナウイルス感染症の影響>		
<ul style="list-style-type: none"> 大きく利用者が減少した三セク鉄道の利用促進を図るため、貸切列車及びフリー切符等の割引販売を行う鉄道事業者に対し、割引分を補助する支援事業を行った（補助実績：貸切列車161台）。 鉄道収入が大幅に減少する中においても、安全・安心な運行を確保するため、安全対策に係る経費負担の軽減を目的とする交付金による助成を行った（令和3年度は両三セク鉄道とも利用低迷を理由とした運休なし）。 		

3 総合評価結果と評価理由

総合評価	評価理由
D	<ul style="list-style-type: none"> ● 代表指標の達成状況については、①「秋田県と県外間の旅客輸送人員数」は「n：未判明」であり、定量的評価は「N」。 ● 代表指標①に関しては、新型コロナウイルス感染症の影響により、3年度実績値も前年度と同程度の水準となることが想定される。そのような中においても、航空会社・フェリー事業者に対する着陸料等への助成や、バス・タクシー事業者等が事業継続を図るための支援を実施し、広域・地域の両面で交通ネットワークを概ね維持したほか、アフターコロナにおける需要の回復を見据えて、秋田・大館能代空港について、感染防止機能を向上させるための施設改修や備品の購入に対する助成等を行い、必要な取組を着実に実施した。 ● 成果・業績指標①「一般乗合旅客自動車運送事業免許キロ数」については、乗合バス事業者及び市町村に対する運行費助成や路線再編の支援、地域の関係者が一体となった利用促進の取組への支援などにより目標を若干下回ったものの、概ね維持されている。 ■ 代表指標及び成果・業績指標の達成状況や施策の取組状況とその成果など総合的な観点から評価した結果、総合評価は「D」とする。

● 定量的評価：代表指標の達成状況から判定する。

「A」：代表指標が全て「a」、「B」：代表指標に「b」があり、「c」以下がない、「C」：代表指標に「c」があり、「d」以下がない

「D」：代表指標に「d」、「e」を含む。ただし、「E」、「N」に該当するものを除く、「E」：代表指標が全て「e」、「N」：代表指標に「n」を含む

● 定性的評価：成果指標・業績指標の達成状況を踏まえた上で、施策の取組状況とその成果、外的要因等から判定する。

■ 総合評価：定量的評価を踏まえた上で、定性的評価を考慮して、総合的な観点から「A」、「B」、「C」、「D」、「E」の5段階に判定する。

4 県民意識調査の結果

質問文		鉄道や航空、地域交通など利便性の高い交通ネットワークが整備されている。					
満足度		調査年度	R元 (H31)	R2 (H32)	R3 (H33)	R4 (H34)	前年度比
満足度	肯定的意見		9.7%	11.3%	10.2%	10.1%	△0.1
	十分	(5点)	1.2%	1.6%	1.2%	1.3%	+0.1
	おおむね十分	(4点)	8.5%	9.7%	9.0%	8.8%	△0.2
	ふつう	(3点)	34.9%	39.8%	38.7%	37.4%	△1.3
	否定的意見		43.9%	38.2%	39.8%	42.5%	+2.7
	やや不十分	(2点)	24.8%	21.8%	22.7%	23.5%	+0.8
	不十分	(1点)	19.1%	16.4%	17.1%	19.0%	+1.9
	わからない・無回答		11.5%	10.8%	11.3%	10.1%	△1.2
平均点			2.41	2.53	2.49	2.44	△0.05

調査結果の認識、取組に関する意見等

- 5段階評価の満足度の平均点は「2.44」で、「ふつう」の3より0.56低かった。回答では「ふつう」が最も多かった。「十分」と「おおむね十分」を合わせた割合は10.1%、「ふつう」は37.4%、「不十分」と「やや不十分」を合わせた割合は42.5%であった。また、「肯定的意見」と「ふつう」を合わせた割合は47.5%であった。
- 「不十分」又は「やや不十分」の理由や県に求める取組として以下のような意見があった。
 - ・利便性の高い交通ネットワークとなると、まだまだ不十分では。秋田市内、各地のスポットなどに直接アクセスできるような交通手段があれば良い。(女性/30歳代/由利地域)
 - ・利便性の高さの基準が不明であるが、新幹線を例にとっても東京→青森より時間が掛かることで、観光客やビジネスは秋田が遠のくような気がする。(男性/60歳代/仙北地域)
 - ・フル規格新幹線、奥羽新幹線は必要。自然災害時の交通手段として重要、東北新幹線不通のたび思う。(男性/40歳代/秋田地域)

5 課題と今後の対応方針

施策の方向性	課題(施策目標達成に向けた新たな課題、環境変化等により生じた課題 など)	今後の対応方針(重点的・優先的に取り組むべきこと)
(1)	<ul style="list-style-type: none"> ○ 秋田新幹線の岩手県との県境から田沢湖駅までの区間は、急峻な山岳地帯を横断するため、悪天候等による運休や遅延がたびたび発生しており、利用者の利便性が損なわれている。(県民意識調査で同様の意見あり) ○ 奥羽・羽越新幹線の整備計画路線への格上げを目指しているが、全国的な新幹線の整備の遅れ等により、その目処がたっていない。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 災害リスクを低減するため、秋田新幹線の新仙岩トンネル整備計画の早期実現に向け、国に対し財政支援の要望をしていくとともに、地域への経済波及効果等を示しながら啓発・広報活動を実施するほか、シンポジウム等を通じて県民等の機運醸成を図る。 ○ 秋田県奥羽・羽越新幹線整備促進期同盟会を母体に、県民等への広報活動を実施するほか、関係県と共同で取りまとめた両新幹線の費用対効果や整備手法の研究結果、地域ビジョンを活用し、関係自治体等との連携のもと、国等への要望を継続して実施する。
(2)	<ul style="list-style-type: none"> ○ 新型コロナウイルス感染症の影響による減便は次第に解消しつつあるが、秋田空港及び大館能代空港の利用者数はコロナ禍により、大きく減少しており、その回復は鈍い。 ○ 新型コロナウイルス感染症の世界的な拡大と影響の長期化に伴い、インバウンド回復に備えた国際定期航空路線等の誘致活動の停滞が懸念される。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 両空港共に利用者数の早期回復を図るため、旅行商品造成への支援等を積極的に実施するとともに、特に大館能代空港については、3往復運航の定着・継続に向け、利用者へのキャッシュバックキャンペーンや羽田からの乗継利用の拡大を図る取組等の施策を展開する。 ○ 渡航制限緩和の動きや現地旅行会社・航空会社の動向、外国人旅行者のニーズの変化を注視しながら、引き続き国際定期航空路線等の誘致を進める。

(3)	<p>○ 人口減少や運転手不足に加え、新型コロナウイルス感染症の拡大の影響等により、住民生活の基盤となる地域公共交通の維持・確保が一層困難になっている。</p> <p>● 利便性の高い交通ネットワークとなると、まだまだ不十分では。秋田市内、各地のスポットなどに直接アクセスできるような交通手段があれば良い。（県民意識調査より）</p>	<p>○ 地域の実情を踏まえ、路線バスやコミュニティ交通のほか、住民が主体となる自家用有償運送など様々な交通モードを組み合わせ、持続可能な地域交通の形成に取り組む。</p> <p>● 運賃支払いのキャッシュレス化やバスロケーションシステム導入による運行位置情報の提供など、デジタル技術を活用して利便性の向上を図る交通事業者等の取組を支援するほか、各市町村の地域公共交通会議等において、今後の交通ネットワークのあり方について議論を促していく。</p>
(4)	<p>○ 秋田内陸縦貫鉄道及び由利高原鉄道について、新型コロナウイルス感染症の拡大の影響により、国内利用客が減少しているほか、外国人の利用も大幅に減少しており、厳しい経営環境が続いている。</p>	<p>○ 安全対策にかかる経費負担の軽減への支援等により運行の維持・確保を図りながら、貸切列車割引利用への補助など県民等の利用促進に向けた支援を行う。</p>

※●は県民意識調査結果に関する課題と今後の対応方針

6 政策評価委員会の意見

<p>自己評価の「D」をもって妥当とする。</p>
