

【 政策名 】

【 施策名 】

【 事業名 】

【 事業費 】

戦略3 観光・交流戦略

目指す姿1
「何度でも訪れたいくなるあきた」の創出

目指す姿2
「美酒・美食のあきた」の創造

目指す姿3
文化芸術の力による魅力ある地域の創生

目指す姿4
活気あふれる「スポーツ立県あきた」の実現

目指す姿5
国内外との交流と住民の暮らしを支える交通ネットワークの構築

		(千円)
施策関連事業		3,706,501
地域公共交通維持・活性化事業(事後評価)		19,613

政策評価（令和5年度）

政策評価調査

戦略3 観光・交流戦略					
幹事部局名	観光文化スポーツ部	評価者	企画振興部長	評価確定日	令和5年7月31日

1 戦略のねらい

価値観の変化と地方への関心の高まりを好機と捉え、食や文化、スポーツをはじめとする多様な分野と観光との連携・融合により、交流人口の更なる拡大を図ります。

2 施策評価の結果

施策	施策評価の結果			
	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)
目指す姿1 「何度でも訪れたくなるあきた」の創出	B			
目指す姿2 「美酒・美食のあきた」の創造	A			
目指す姿3 文化芸術の力による魅力ある地域の創生	A			
目指す姿4 活気あふれる「スポーツ立県あきた」の実現	C			
目指す姿5 国内外との交流と住民の暮らしを支える交通ネットワークの構築	C			

※施策評価の結果:A、B、C、D、Eの5段階で判定した結果

3 総合評価結果と評価理由

総合評価	評価理由
B	施策評価の結果を基にした定量的評価が「B相当（平均点3.00）」であることから、総合評価は「B」とする。

※定量的評価: 施策評価結果を点数化して平均点を算出し、A相当、B相当、C相当、D相当、E相当の5段階に判定する。

・施策評価結果の配点 A: 4点、B: 3点、C: 2点、D: 1点、E: 0点

・判定基準(平均点) A相当: 4点、B相当: 3点以上4点未満、C相当: 2点以上3点未満、D相当: 1点以上2点未満、E相当: 1点未満

※総合評価: 定量的評価を基本とし、定性的評価を考慮する必要がある場合には、総合的な観点からA、B、C、D、Eの5段階に判定する。

4 主な課題と今後の対応方針

目指す姿	課題（戦略の目標達成に向けた課題など）	今後の対応方針（重点的・優先的に取り組むべきこと）
1	観光産業を取り巻く環境は改善しつつあるが、他の産業に比べ労働生産性が低いほか、人材不足が生じている。 など	「冬季誘客の促進」や「高付加価値化」、「デジタル技術の活用」の推進により労働生産性の向上を図るとともに、職場環境の改善や意欲・スキルの向上などの「観光人材の確保」に向けた取組を進める。 など
2	令和4年にデビューしたサキホコレの新商品開発の機運は高まっているものの、まだまだ商品数が少なく販売量や金額が伸びていない。 など	サキホコレ自体のプロモーション活動を絶好の機会と捉え、これに連動して加工品の裾野を拡大していく。 など
3	あきた芸術劇場ミルハスの開館に伴う県民の文化振興に関する気運の高まりを県民の文化芸術活動の促進と県全体の文化振興につなげ、ミルハスを核とした地域のにぎわい創出が求められている。 など	あきた芸術劇場ミルハスの適切かつ効率的な運営を行っていくほか、ミルハスの優位性を最大限にPRし、集客力のある公演の開催や周辺施設等と連携したイベント等の実施により、地域のにぎわい創出につなげる。 など
4	スポーツ大会等の開催について、より観光につながる取組が不足している。 など	スポーツ大会等の開催支援に当たっては、観光・文化・食などの多様な観光資源を活用した効果的なPRなどの取組の拡充について大会主催者等へ協力を求める。 など
5	デジタル化による地域公共交通の運行効率化や利便性向上に向けて、交通事業者や市町村の発意による積極的な取組が行われているものの、それぞれの財政的な負担は大きい状況にある。 など	デジタル化に向けて、交通事業者や市町村と情報共有を図りながら、これらの主体による先進的・モデル的な取組への補助を通じて新たなモビリティサービスの導入を図る。 など

※課題と今後の対応方針の各施策の詳細については、施策評価調査書を参照

5 政策評価委員会の意見

--

施策評価（令和5年度）

戦略3 観光・交流戦略			
目指す姿5 国内外との交流と住民の暮らし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5年7月31日

1 施策（目指す姿）のねらい（施策の目的）

幹線鉄道や航空路線、フェリー航路等の広域交通や高速道路が整備・拡充されるとともに、乗合バスやコミュニティ交通、第三セクター鉄道など地域公共交通が活性化し、交流の持続的拡大や住民生活を支える交通ネットワークが構築された社会を目指します。

2 施策の状況

2-1 成果指標の状況及び定量的評価

	施策の方向性、指標名(単位)	年度	2019 (R元)	2020 (R2)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	直近の 達成率	判定	備考
①	【施策の方向性①】 フェリー秋田航路の旅客利用者 数(人)	目標			18,400	42,800	47,600	49,000	145.5%	a	
		実績	45,806	13,771	26,776						
		出典:県調べ	達成率			145.5%					
②	【施策の方向性②】 秋田空港国内定期航空路線の利 用者数(千人)	目標			675	1,181	1,313	1,351	139.6%	a	
		実績	1,287	273	942						
		出典:県調べ	達成率			139.6%					
③	【施策の方向性②】 大館能代空港国内定期航空路線 の利用者数(千人)	目標			219	226	233	240	67.1%	e	
		実績	149	24	147						
		出典:県調べ	達成率			67.1%					
④	【施策の方向性③】 乗合バスの県民1人当たり利用 回数(回)	目標			10.7	11.0	11.3	11.5		n	令和5 年12月 判明予 定
		実績	11.5	9.3							
		出典:県調べ	達成率								
⑤	【施策の方向性④】 第三セクター鉄道の利用者数(千 人)	目標			376	399	411	423	98.1%	b	
		実績	423	311	369						
		出典:県調べ	達成率			98.1%					
⑥	【施策の方向性⑤】 高速道路の供用率(%)	目標			92	93	93	96	100.0%	a	
		実績	90	92	92						
		出典:県調べ	達成率			100.0%					

※ 指標の判定基準

a: 達成率 \geq 100% b: 100% $>$ 達成率 \geq 90% c: 90% $>$ 達成率 \geq 80% d: 80% $>$ 達成率 \geq 70% e: 70% $>$ 達成率
n: 実績値が未判明

定量的評価結果	計算式
3.00 (C相当)	① a判定 × 3個 = 12点 ④ d判定 × 0個 = 0点
	② b判定 × 1個 = 3点 ⑤ e判定 × 1個 = 0点
	③ c判定 × 0個 = 0点
	①~⑤の合計 15点 ÷ 5個(判明済み指標) = 3.00

※ 指標の判定基準 a:4点 b:3点 c:2点 d:1点 e:0点

※ 成果指標において実績値が未判明となった指標がある場合には、それを除いて平均点を算出する。

※ 定量的評価の判定基準

A相当:平均点が3.6点以上 B相当:平均点が3.2点以上3.6点未満 C相当:平均点が2.8点以上3.2点未満
D相当:平均点が2.4点以上2.8点未満 E相当:平均点が2.4点未満

2-2 経過検証指標の状況と分析

	指標名(単位)	年度	2019 (R元)	2020 (R2)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	備考
①	【施策の方向性①、②】 秋田県と県外間の旅客輸送人員数(自動車を除く)(千人) 出典:国土交通省「旅客地域流動調査」	実績	4,275	1,368	-				令和6年3月判明予定 (参考:R3実績1,773千人)
分析	<ul style="list-style-type: none"> 令和元年度の旅客輸送人員数は4,275千人だったのに対し、新型コロナウイルス感染症の流行に伴い、令和2年度は1,368千人と激減した。令和3年度以降は回復傾向にあるものの、全ての交通モードにおいてコロナ禍前の水準には至っていない状況である。 								

2-3 主な取組状況とその成果

<p>【施策の方向性① 幹線鉄道の整備の促進とフェリー航路の維持・拡充】</p> <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、県とJRの調査協力協定に基づき地質調査が行われるなど、計画の進展が図られた。フェリー事業は、旅行商品助成などフェリー事業者と連携した取組を進め、目標値を達成することができた。 <p>【施策の方向性② 航空路線の維持・拡充】</p> <ul style="list-style-type: none"> 航空会社への要望活動や旅行商品造成支援等により航空路線の維持が図られた。大館能代空港においては、コロナ禍の長期化に加え令和4年8月の大雨被害の影響により、利用者数は伸び悩んだものの、令和4年7月から3往復運航が開始され、10月以降の月別利用者がコロナ禍前を上回り過去最高となるなど、一定の成果が現れている。 <p>【施策の方向性③ 利便性の高い地域公共交通網の形成】</p> <ul style="list-style-type: none"> 利用減少や乗務員不足を起因とするバス路線の廃止や減便が続いているものの、市町村によるコミュニティバスやデマンド交通等の代替サービスの提供など地域の実情や特性に応じた取組により、必要な交通ネットワークは確保されている。 <p>【施策の方向性④ 第三セクター鉄道の持続的な運行と観光利用の促進】</p> <ul style="list-style-type: none"> 三セク鉄道事業者に対する運営費補助や利用促進支援等により運行の維持が図られた。秋田内陸線では令和4年度後半からインバウンド利用が復活し、鳥海山ろく線では定期利用や国内団体旅行が好調となるなど、利用者数は回復傾向にある。 <p>【施策の方向性⑤ 高速道路等の整備】</p> <ul style="list-style-type: none"> 高速道路整備促進大会の開催や、建設促進期成同盟会等の要望活動を通じ、日本海沿岸東北自動車道及び東北中央自動車道の事業中区間の早期完成を国に働きかけており、日本海沿岸東北自動車道の二ツ井今泉道路や、現道活用区間である「二ツ井白神IC～(仮)小繫IC間」の能代地区線形改良、種梅入口交差点改良の工事、遊佐象潟道路の工事、東北中央自動車道の横堀道路、真室川雄勝道路の工事等が順調に進捗している。

3 総合評価と評価理由

総合評価	評価理由
C	<p>成果指標の達成率を基にした定量的評価は3.00で「C相当」であることから、総合評価は「C」とする。</p>
	<p>【定性的評価として考慮した点】</p> <p>.</p>

4 県民意識調査の結果

質問文		国内外との交流を支える高速広域交通や、日々の暮らしを支える地域交通が整備されている。				
調査年度		2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	前年度比
満足度	肯定的意見	10.7%				
	十分 (5点)	1.5%				
	おおむね十分 (4点)	9.2%				
	ふつう (3点)	39.5%				
	否定的意見	41.0%				
	やや不十分 (2点)	21.6%				
	不十分 (1点)	19.4%				
	わからない・無回答	8.8%				
	平均点	2.47				

※端数処理の関係で満足度の割合の合計は100%にならないものもある。

5 主な課題と今後の対応方針

施策の方向性	課題	今後の対応方針
①	<ul style="list-style-type: none"> ○ 秋田新幹線の定時性・安定性の向上に向けて、新仙岩トンネル整備計画の着実な進展が求められている。 ○ フェリー航路は、トラック業界における2024年問題を受け、モーダルシフトの必要性が更に高まるものが予想されるものの、需要増加への体制が整っていない。また、コロナ禍により落ち込んだフェリー利用者の回復には至っていない。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 新仙岩トンネル整備計画の実現に向けて、国への要望活動等を引き続き行っていくほか、沿線自治体との連携をとりながら、整備活動の前進を目指す。 ○ フェリー事業者やトラック協会等との連携により、モーダルシフトに取り組む事業者に対する助成制度を実施するなど、需要を的確に捉え利用増加につなげていく体制を構築していく。また、旅行事業者への助成制度のほか、広報媒体や出前講座等の場でフェリー利用の魅力をPRし、旅客利用の推進に努める。
②	<ul style="list-style-type: none"> ○ 国の発着枠政策コンテストにより、大館能代空港の3往復運航が実現し利便性は向上したものの、コロナ禍や県北部を中心とした令和4年8月大雨被害の影響を大きく受け、利用者数が伸び悩んでいる。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 大館能代空港の利用者数においては、首都圏等からの誘客だけでなく、地元利用の更なる掘り起こしを図るため、航空会社や利用促進協議会等の関係者と連携を強化し、新たな旅行ニーズに対するウェブ専門旅行事業者を活用したプロモーションの実施や圏域の強みを活かした首都圏プロモーション、SNSや企業訪問等による地元利用の喚起等を積極的に実施する。
③	<ul style="list-style-type: none"> ○ 交通需要の少ない地域において、バス路線の廃止・縮小が相次いでおり、市町村では、バス路線の代替としてコミュニティ交通やデマンド交通など、地域の実情に応じた効率的な交通ネットワークの確保が課題となっている。 ○ デジタル化による地域公共交通の運行効率化や利便性向上に向けて、交通事業者や市町村の発意による積極的な取組が行われているものの、それぞれの財政的な負担は大きい状況にある。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 引き続き、バス事業者や市町村に対しバス運行経費の補助を行い、バス路線維持への支援を行うほか、各市町村が開催する地域公共交通会議等に参画し、路線再編に向けた取組を支援する。 ○ デジタル化に向けて、交通事業者や市町村と情報共有を図りながら、これらの主体による先進的・モデル的な取組への補助を通じた新たなモビリティサービスの導入により、地域公共交通の利便性向上と利用促進を図る。
④	<ul style="list-style-type: none"> ○ 第三セクター鉄道は、沿線地域の人口減少やモータリゼーションの進行等により、利用者、収益共に減少傾向にある。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 引き続き、三セク鉄道事業者の運営費や施設整備費への補助を行うほか、沿線市が主体となって組織している利用促進団体への支援を通じて、沿線住民の利用促進や国内外からの誘客促進及び沿線の歴史や文化など地域資源の効果的な情報発信等に努める。
⑤	<ul style="list-style-type: none"> ○ 高速道路は、ミッシングリンクが生じており、地域経済等への影響が危惧される。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 高速道路は、防災・減災、国土強靱化に資するとともに、地域経済の活性化に大きく寄与することから、高速道路の沿線市町村等との連携を強化し、ミッシングリンクの早期解消や暫定2車線区間の4車線化について、国や関係機関に対して要望していく。

6 政策評価委員会の意見

--

事業評価調査(目的設定、中間評価、事後評価) (評価年度: 令和5年度)

政策	3 観光・交流戦略			
目指す姿	5 国内外との交流と住民の暮らしを支える交通ネットワークの構築			
施策の方向性	③ 利便性の高い地域公共交通網の形成			
事業名	地域公共交通維持・活性化事業	事業年度	R4	年度～
			R4	年度
部局名	観光文化スポーツ部	課室名	交通政策課	
チーム名	地域交通チーム			

1 事業実施の背景及び目的

地域の生活や観光流動等を支える地域公共交通において、乗務員をはじめとした従業員不足や利用者の減少が深刻化していることから、従業員の確保や利用促進につながる事業を実施し、地域公共交通の活性化を図る必要がある。

2 事業概要及び財源

(単位:千円)

	事業内訳	概要	令和5年度 予算額	令和4年度 決算(見込)額	最終年度 決算(見込)額
1	地域公共交通担い手確保 支援事業	バス及び三セク鉄道への就業意欲を喚起する体験型説明会等を実施するとともに、バス・三セク鉄道への就業に係る県民への広報を行う。	0	9,006	9,006
2	地域公共交通利用促進啓 発事業	公共交通の利用を周知する「地域公共交通乗って応援Week」に合わせ、テレビ、新聞等様々な媒体を活用し、県民等に公共交通の積極的な利用を呼びかける。	0	10,607	10,607
3					
4					
5					
その他合計 (件)					
財源内訳		左の説明	0	19,613	19,613
国庫補助金	新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金		0	19,613	19,613
県債					
その他					
一般財源			0	0	0

3 事業の効果を把握するための手法及び効果の見込み

【指標Ⅰ】

指標名	県民1人当たりの乗合バス利用回数(年度)(回)【成果指標】									
指標式	乗合バス利用者数÷人口									
出典	東北運輸局秋田運輸支局調べに基づき県交通政策課が加工									
把握時期	翌年度12月									
年度	28年度	29年度	30年度	元年度	2年度	3年度	4年度	5年度	6年度	7年度
目標a						10.3	10.7			
実績b					9.3	9.6				
b/a						93.2%	0.0%			

【指標Ⅱ】

指標名	乗合バス事業者3社の乗務員人数(人)【成果指標】									
指標式	乗合バス事業者3社の乗務員人数の合計									
出典	バス事業者からの聞き取り									
把握時期	翌年度4月									
年度	28年度	29年度	30年度	元年度	2年度	3年度	4年度	5年度	6年度	7年度
目標a				526	526	526	526			
実績b				526	475	444	421			
b/a				100.0%	90.3%	84.4%	80.0%			

◎指標を設定することができない場合の効果の把握方法

①指標を設定することができない理由

--

②見込まれる効果及び具体的な把握方法(データの出典含む)

--

4 中間評価

(1)必要性(現状の課題に照らした妥当性)

判定	理由	
----	----	--

(判定基準)a: 必要性が高い b: 一定の必要性がある c: 必要性が低い

(2)有効性(事業目標の達成状況)

※指標設定ができない場合には「b」判定以下とする。
※二つの指標を設定している場合には達成率の平均値により判定する

判定	理由	
----	----	--

(判定基準)a: 有効性が高い(達成率が100.0%以上) b: 一定の有効性がある(達成率が80.0~99.9%) c: 有効性が低い(達成率が80.0%未満)

(3)効率性(限られた予算で効果を発揮するために努力した内容)

判定	理由	
----	----	--

(判定基準)a: 効率性が高い b: 一定の効率性がある c: 効率性が低い

(4)総合評価

判定	理由	前 回 の 考 察 結 果
----	----	---------------------------------

【総合評価の判定基準】

「A」:「必要性」、「有効性」、「効率性」の観点全て「a」判定のもの
「B」:「A」、「C」以外の判定のもの
「C」:「必要性」、「有効性」、「効率性」の観点全て「c」判定のもの

5 課題と今後の対応方針

(1)事業推進上の課題

--	--	--

(2)今後の対応方針

--	--	--

6 事後評価

(1)有効性(事業目標の達成状況)

※指標設定ができない場合には「b」判定以下とする。
※二つの指標を設定している場合には達成率の平均値により判定する

判定	b	理由	地域公共交通担い手確保支援事業については、バス運転体験会や職場見学・説明会の参加者のうち3名がバス会社へ入社予定のほか、数名が入社を検討しており、乗務員確保に一定の効果があった。 地域公共交通利用促進啓発事業については、令和4年度の乗合バス輸送人員は対令和3年度比で112%、営業収益は同比106%と増加しており、利用促進に一定の効果があった。
----	---	----	---

(判定基準)a: 有効性が高い(達成率が100.0%以上) b: 一定の有効性がある(達成率が80.0~99.9%) c: 有効性が低い(達成率が80.0%未満)

(2)効率性(限られた予算で効果を発揮するために努力した内容)

判定	b	理由	事業ごとに委託内容を精査するほか、より効率的、効果的な広報PRとなるよう、広報の媒体や時期、協力機関などの内容を精査し実施した。
----	---	----	--

(判定基準)a: 効率性が高い b: 一定の効率性がある c: 効率性が低い

(3)総合評価

判定	B	
----	---	--

【総合評価の判定基準】

「A」:「有効性」、「効率性」の観点全て「a」判定のもの
「B」:「A」、「C」以外の判定のもの
「C」:「有効性」、「効率性」の観点全て「c」判定のもの

7 類似事業の企画立案に当たっての課題

		地域公共交通の担い手不足へのアプローチとしては、県では本事業が初めての取組であり、本来の主体である交通事業者や市町村の意欲を引き出すとともに、運輸支局や県バス協会などの関係機関との連携を深め、次年度以降の取組につなげる必要がある。
--	--	---