

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
	② b 判定 × 1 個 = 3 点
	③ c 判定 × 0 個 = 0 点
	④ d 判定 × 0 個 = 0 点
	⑤ e 判定 × 1 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。					
満足度		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

自己評価「C」をもって妥当とする。
