

施策評価（令和6年度）

施策評価調査

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6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	配点	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	65.0%	0	
		実績	45,806	13,771	26,776	27,814					
	出典: 県調べ	達成率			145.5%	65.0%					
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	100.0%	4	
		実績	1,287	273	942	1,181					
	出典: 県調べ	達成率			139.6%	100.0%					
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	76.5%	1	
		実績	149	24	147	173					
	出典: 県調べ	達成率			67.1%	76.5%					
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7 年3月 判明予 定
		実績	11.5	9.3	(9.9)						
	出典: 県調べ	達成率			92.5%						
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	106.0%	4	
		実績	423	311	369	423					
	出典: 県調べ	達成率			98.1%	106.0%					
⑥	【施策の方向性⑤】 高速道路の供用率(%)	目標			92	93	93	96	98.9%	3	
		実績	90	92	92	92					
	出典: 県調べ	達成率			100.0%	98.9%					

※ 指標の判定基準

4点: 達成率 $\geq 100\%$ 3点: $100\% > \text{達成率} \geq 90\%$ 2点: $90\% > \text{達成率} \geq 80\%$
 1点: $80\% > \text{達成率} \geq 70\%$ 0点: $70\% > \text{達成率}$ n: 実績値が未判明

定量的評価結果	計算式
2.40 (d相当)	4点 × 2個 = 8点 1点 × 1個 = 1点
	3点 × 1個 = 3点 0点 × 1個 = 0点
	2点 × 0個 = 0点
	合計 12点 ÷ 5個(判明済み指標) = 2.40

※ 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)	実績	4,275	1,368	(3,087)	-			令和7年3月判明予定
	出典:国土交通省「旅客地域流動調査」								
分析	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4年の全国旅行支援により旅行需要が喚起され、輸送人員も増加傾向にあるが、団体旅行の小規模化や個人旅行等の形態が増えたこと、リモートワークの活用等から、コロナ禍前の水準まで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

【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】 秋田新幹線新仙岩トンネル整備計画の実現に向け機運の醸成を図るとともに、県・地元期成同盟会・JRの3者による連携協定を締結し、地域活性化や社会課題解決など、より整備効果を高める取組を推進するための体制を整えた。フェリー事業は、備品購入支援や貨物運賃助成等により利用促進に係る取組を行った。									
【施策の方向性② 航空路線の維持・拡充】 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、令和4年7月から羽田便が3往復運航されており、利便性が向上したことで令和5年度の利用者が開港以来最多となった。									
【施策の方向性③ 利便性の高い地域公共交通網の形成】 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中、必要な交通ネットワーク確保に向け、市町村による乗合タクシー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を行った。									
【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】 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5年12月に就航した台湾チャーター便からのインバウンド利用が増加し、鳥海山ろく線においても、定期利用やインバウンド団体ツアーが好調となるなど、利用者数は回復傾向にある。									
【施策の方向性⑤ 高速道路等の整備】 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)小繋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おおむね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
d	成果指標の達成率を基にした定量的評価は2.40で「d相当」であることから、総合評価は「d」とする。 【定性的評価として考慮した点】

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						
満足度	肯定的意見	10.7%	9.2%			△1.5
	十分 (5点)	1.5%	1.0%			△0.5
	おおむね十分 (4点)	9.2%	8.2%			△1.0
	ふつう (3点)	39.5%	28.3%			△11.2
	否定的意見	41.0%	55.6%			+14.6
	やや不十分 (2点)	21.6%	30.3%			+8.7
	不十分 (1点)	19.4%	25.3%			+5.9
	わからない・無回答	8.8%	6.8%			△2.0
平均点		2.47	2.24			△0.23

※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	○ 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。 ○ コロナ禍により落ち込んだフェリー利用者の完全な回復には至っていない。	○ 引き続き国への要望活動等を行っていくほか、沿線自治体との連携をとりながら、新仙岩トンネル整備計画の実現を目指す。 ○ トラック業界における2024年問題を受けてモーダルシフトに取り組む事業者を対象に、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。また、R6年度は就航25周年となることから、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、貨物・旅客利用の推進を図る。
②	○ 国の羽田発着枠政策コンテストによって3往復運航が実現した大館能代空港の利便性について、旅行者や企業、旅行業者に十分認知されていない。	○ 航空事業者・旅行事業者、利用促進協議会等との連携を強化し、潜在的顧客層に対するデジタルマーケティングを活用したプロモーションやSNSによる地元情報の発信を行うほか、企業訪問等によるビジネス利用の喚起や商談会等を通じた旅行事業者へのPR等を実施し、新たな旅行需要の取り込みを図る。
③	○ 利用者減少に加えて乗務員不足の深刻化に伴い、バス路線の廃止・縮小が相次いでいる。市町村では、バス路線の代替として乗合タクシー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に努めているが、一部地域では再編の動きが滞っている。 ○ 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、人材不足やノウハウ不足といった課題のほか、それぞれの財政的な負担は大きい状況にある。	○ 持続可能な地域公共交通の確保に向けて、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うとともに、地域のニーズに即した、よりコンパクトで効率的なコミュニティ交通への円滑な移行を図るため、市町村等に対し、ノウハウの提供や路線再編に向けた取組を支援する。 ○ デジタル化に向けて、先進的・モデル的な取組に関する情報共有を行うなど、交通事業者や市町村に対して新たなモビリティサービスの導入を働きかけるとともに、当該導入に係る費用の補助を行うことにより、地域公共交通の利便性向上と利用促進を図る。
④	○ 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。	○ 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す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	○ 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。	○ 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秋田自動車道における暫定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「d」をもって妥当とする。