

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７年７月31日

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。

	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	70.8%	1	
	実績	45,806	13,771	26,776	27,814	33,691					
	出典:県調べ	達成率			145.5%	65.0%	70.8%				
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	92.8%	3	
	実績	1,287	273	942	1,181	1,219					
	出典:県調べ	達成率			139.6%	100.0%	92.8%				
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	83.7%	2	
	実績	149	24	147	173	195					
	出典:県調べ	達成率			67.1%	76.5%	83.7%				
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8年 3月判明 予定
	実績	11.5	9.3	(9.9)	(10.7)						
	出典:県調べ	達成率			92.5%	97.3%					
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	101.5%	4	
	実績	423	311	369	423	417					
	出典:県調べ	達成率			98.1%	106.0%	101.5%				
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	92					
	出典:県調べ	達成率			100.0%	98.9%	98.9%				

定量的評価結果	計算式
2.60 (d 相当)	4 点 × 1 個 = 4 点 1 点 × 1 個 = 1 点
	3 点 × 2 個 = 6 点 0 点 × 0 個 = 0 点
	2 点 × 1 個 = 2 点
	合計 13 点 ÷ 5 個 (判明済み指標) = 2.60

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)	(4,018)	-		令和8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。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わずかに及ばないものの、大館能代空港3往復化、秋田空港における台湾チャーター便就航、全国的に好調なインバウンド需要等により回復傾向にある。								

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】	
・県・地元期成同盟会・JR東日本秋田支社の3者による連携協定のもとに令和7年度から3か年で実施するアクションプランを策定し、秋田新幹線と沿線地域の持続的発展に向けて連携体制を整え、トンネル整備の機運を高めることができた。フェリー事業は、貨物運賃助成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6年度の利用者が令和5年度に続いて開港以来最多を更新した。	
【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に伴う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の確保に向け、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への移行を促進するなど、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、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や、種梅入口交差点改良の工事、東北中央自動車道の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。また、日本海沿岸東北自動車道の二ツ井今泉道路や、遊佐象潟道路、東北中央自動車道の横堀道路について、3区間が令和7年度に開通予定となっている。	

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2.60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の整備が進んでいる。					
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%	9.4%		+0.2	
	十分 (5点)	1.5%	1.0%	1.4%		+0.4	
	おおむね十分 (4点)	9.2%	8.2%	8.0%		△0.2	
	ふつう (3点)	39.5%	28.3%	27.3%		△1.0	
	否定的意見	41.0%	55.6%	56.0%		+0.4	
	やや不十分 (2点)	21.6%	30.3%	31.8%		+1.5	
	不十分 (1点)	19.4%	25.3%	24.2%		△1.1	
	わからない・無回答	8.8%	6.8%	7.2%		+0.4	
	平均点	2.47	2.24	2.25		+0.01	

※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、旅行事業者への助成制度のほか、メディア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り3往復運航が令和11年3月まで延長されたが、県や市町村、地元団体の一体での取組や、利用者の分析結果に基づいたエビデンスベースドの利用促進施策が不十分であるとの指摘を受けている。	○ 潜在的顧客層に対するマーケティングに基づいたプロモーションについて、空港利用促進協議会で検討を行うほか、官民連携によるビジネス利用の喚起、交流人口の増加といった新たな需要を発掘するとともに、いまだ根強い需要がある団体旅行の誘致のため商談会等を通じた旅行事業者へのPR等を実施する。
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、マンパワー不足やノウハウ不足等により、再編の動きが鈍い地域もある。	○ 引き続きバス事業者や市町村に対しバスの運行経費を補助するとともに、より住民が利用しやすい小回りの効くコミュニティ交通への円滑な移行を促すため、市町村等に対し、実証運行等に要する経費を支援するほか、再構築に係る協議会の開催、専任職員によるノウハウの提供や交通事業者・自治体間との協議・調整などにより、路線再編に向けた取組を支援する。
④	○ 第三セクター鉄道の鉄道施設は老朽化が著しいものの、人件費及び資材価格高騰等の影響による事業費の増大により、必要な改修及び修繕を制限せざるを得ない状況となっている。さらに、鉄道沿線地域の人口減少、過疎化、モータリゼーションの進行等により、特に定期利用の落ち込みが顕著となっている。	○ 令和6年度に認定を受けた鉄道事業再構築実施計画に基づき、鉄道施設の改修及び修繕に係る経費を補助するほか、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、沿線住民の利用や国内外からの誘客を促進するとともに、沿線の歴史や文化などの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。また、令和7年度は県内3区間が開通予定となっており、供用率の向上が見込まれる。

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。
