

施策評価（令和8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8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	67.7%	0	
		実績	45,806	13,771	26,776	27,814	33,691	33,179			
		出典: 県調べ	達成率		145.5%	65.0%	70.8%	67.7%			
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	91.5%	3	
		実績	1,287	273	942	1,181	1,219	1,236			
		出典: 県調べ	達成率		139.6%	100.0%	92.8%	91.5%			
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	82.5%	2	
		実績	149	24	147	173	195	198			
		出典: 県調べ	達成率		67.1%	76.5%	83.7%	82.5%			
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9年 3月判明 予定
		実績	11.5	9.3	(9.9)	(10.7)	(10.0)				
		出典: 県調べ	達成率		92.5%	97.3%	88.5%				
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	88.7%	2	
		実績	423	311	369	423	417	375			
		出典: 県調べ	達成率		98.1%	106.0%	101.5%	88.7%			
⑥	【施策の方向性⑤】 高速道路の供用率(%)	目標			92	93	93	96	97.9%	3	
		実績	90	92	92	92	92	94			
		出典: 県調べ	達成率		100.0%	98.9%	98.9%	97.9%			

※ 指標の判定基準

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

定量的評価結果	計算式
2.00 (e相当)	4点 × 0個 = 0点 1点 × 0個 = 0点
	3点 × 2個 = 6点 0点 × 1個 = 0点
	2点 × 2個 = 4点
	合計 10点 ÷ 5個(判明済み指標) = 2.00

※ 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)	(4,018)	(4,159)	-	令和9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、大館能代空港のリピーター確保に向けた取組や、秋田空港路線の航空会社と連携した利用促進の取組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の1年目として、秋田新幹線と沿線地域の持続的発展に向けた連携体制を深化させ、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、フェリーを活用したモーダルシフトに係る経費を助成することにより利用促進を図った。	
【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。特に大館能代空港においては、羽田便の3往復運航継続による利便性が定着し、令和7年度の利用者数は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、令和7年度から地域公共交通再構築ネットワーク協議会を設置し、市町村等に対して再編に関する先進事例や支援制度を共有し、関係者間の取組を推進したほか、地域の実情や特性に応じた交通ネットワークの再構築を推進するため、市町村への財政的支援を拡充し、ニーズ調査や計画策定に係る経費を追加した。	
【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を図った。令和7年度は、秋田内陸線、鳥海山ろく線ともに利用者が減少しており、コロナ禍以降伸びを見せていたインバウンド利用についても前年度を下回る結果となった。ただし、秋田内陸線では豪雨等の自然災害による長期運休が利用者減の大きな要因と考えられる一方、鳥海山ろく線においては国内団体利用者数が前年度を上回るなど、一定の成果も得られている。	
【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、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遊佐象潟道路の一部区間が令和8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
e	成果指標の達成率を基にした定量的評価は2.00で「e相当」であることから、総合評価は「e」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	肯定的意見	10.7%	9.2%	9.4%		
	十分 (5点)	1.5%	1.0%	1.4%		
	おおむね十分 (4点)	9.2%	8.2%	8.0%		
	ふつう (3点)	39.5%	28.3%	27.3%		
	否定的意見	41.0%	55.6%	56.0%		
	やや不十分 (2点)	21.6%	30.3%	31.8%		
	不十分 (1点)	19.4%	25.3%	24.2%		
	わからない・無回答	8.8%	6.8%	7.2%		
	平均点	2.47	2.24	2.25		

※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。

※2026 (R8) 年度は2025 (R7) 年度以前と質問内容が異なるため、結果は記載していない。

参考: 2026 (R8) 年度県民意識調査の結果

質問文		バスや地域鉄道など日常生活を支える地域公共交通の維持・活性化が図られている				
調査年度		2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	前年度比
満足度	5点				0.9%	
	4点				4.0%	
	3点				19.6%	
	2点				31.8%	
	1点				39.2%	
	わからない・無回答				4.5%	
	平均点				1.91	
質問文		幹線鉄道や航空など県内外との交流を支える広域交通網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	5点				1.9%	
	4点				8.0%	
	3点				30.2%	
	2点				29.6%	
	1点				23.5%	
	わからない・無回答				6.8%	
	平均点				2.30	

※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。

※2026 (R8) 年度は2025 (R7) 年度以前と質問内容が異なるため、2025 (R7) 年度以前の結果は記載していない。

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。 ○ フェリー航路の旅客については、回復傾向にあるもののコロナ禍前の水準までは回復しておらず、また、貨物については、他航路との競争が激化し秋田航路の利用数が伸びていない。	○ 整備スキームの具体化に向けて、ＪＲ東日本と協議を進めるとともに、沿線自治体と連携して国への要望活動等や機運醸成に引き続き取り組むことで、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、助成制度を実施し、プロモーションやトップセールスをとおして新規利用事業者の獲得に努めるとともに、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	○ 大館能代空港の3往復運航を定着させる上で、搭乗率が落ち込む冬期間の対策や、プロモーションのターゲティングが進んでいない。また、利用促進に向けた各関係者の取組が散発的となっており、連携体制が構築できていない。 ○ 秋田空港においても、燃料費高騰等の影響を受け、羽田便の機材小型化や、搭乗率が低い冬期丘珠便の期間減便の措置が取られている。	○ 新規顧客やリピーターを獲得するため、年齢・嗜好等の属性が把握しやすい会員制マーケットでの告知を展開するほか、他県乗継先候補地でのＰＲ及び空港相互の連携の模索、羽田空港でのイベント等を実施する。各事業が散発的とならないよう、アドバイザーの助言を参考に促進協議会等関係者と連携して事業を実施する。 ○ 就航地の県外事務所とも連携しながら、冬季観光誘客のためのメディアＰＲ及びツアー造成等の取組を実施する。
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、実証運行のほか再編のためのニーズ調査等に要する経費を支援する。さらに、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。こうした事業費の増大や利用者の減少等に伴い、鉄道事業者の経営状況は一層厳しさを増している。	○ 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。また、運賃改定に向けた検討を進めており、地域住民をはじめとする利用者への影響を精査しつつ、近年の事業費の増大等を考慮した運賃体系の見直しを行うことで、経営改善を図る。
⑤	○ 高速道路は、日本海沿岸東北自動車道、東北中央自動車道において未整備区間が生じているほか、秋田自動車道においても暫定2車線区間が残されており、物流や観光周遊の途絶など地域経済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、未整備区間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8年度は、日本海沿岸東北自動車道の遊佐象潟道路の一部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「e」をもって妥当とする。