第 1 節　総合交通の推進

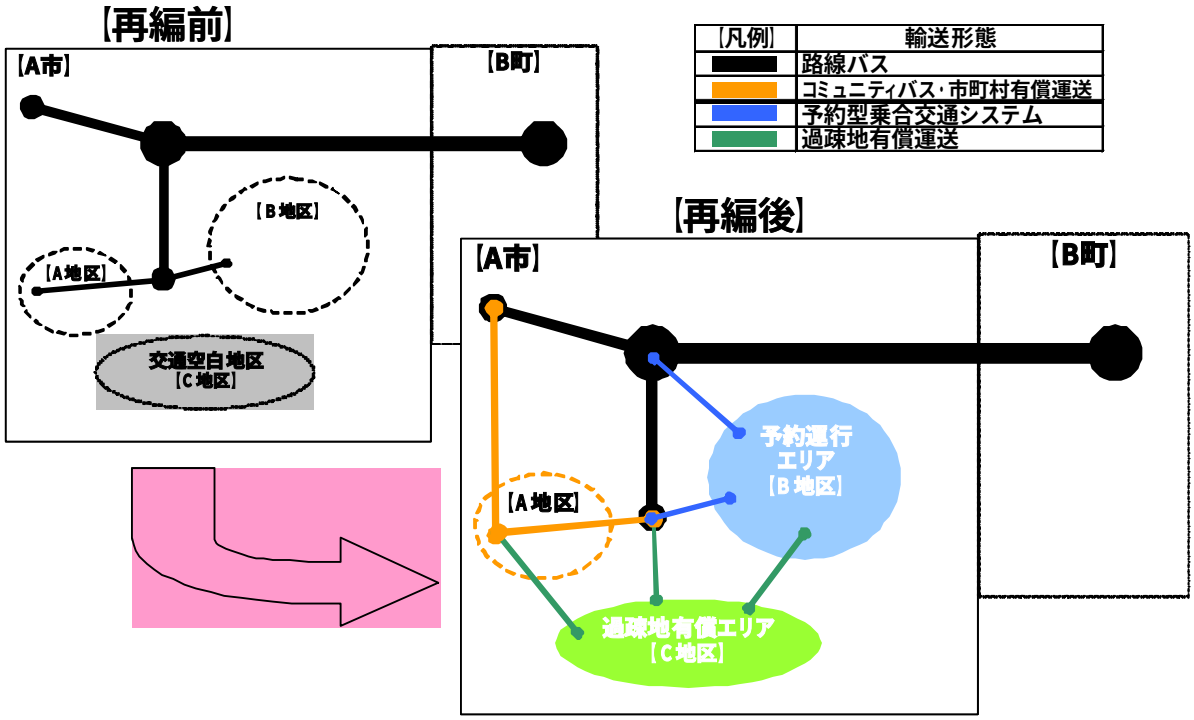
秋田県総合交通ビジョン（平成20年6月策定）

基本概念

『人にやさしく 環境にやさしい にぎわう秋田』～みんなが考えみんながつくる　みんなが支える身近な交通～

- 自ら創り育てる地域の交通
- 地域の活性化と産業の振興を支える交通
- 互いに個性を活かしあえる広域交流の促進
- 国際交流の促進と国際競争力の強化
- 交通基盤の適切な管理と継承

地域の実情に即した交通手段（例示）



総合交通体系整備の実績と評価

秋田県の総合交通体系については、平成19年度まで「秋田県総合交通計画」において『新しい「ふるさと秋田」を築く交流ネットワークの形成』を基本理念として掲げ、これに基づき、各種の交通基盤の整備が進められてきました。

これまでの具体的な施設の整備等については、第1次事業計画（平成3～7年度）、第2次事業計画（平成8～12年度）、第3次事業計画（平成13～17年度）に基づき進められてきたところですが、ほぼ順調に各種施策の展開が図られてきたものと評価できます。

主 な 成 果

平成 7年11月	国際コンテナ航路開設
平成 9年 3月	秋田新幹線開業
平成 9年11月	秋田自動車道全線開通
平成10年 7月	大館能代空港開港
平成11年 7月	長距離フェリー定期航路開設
平成12年 7月	秋田空港夜間駐機実現
平成13年10月	国際定期航空路線（ソウル便）　開設

第２節　高　速　交　通

１　高規格幹線道路

秋田県の高規格幹線道路は、鹿角市を通る東北縦貫自動車道が昭和６１年７月に開通して以来、着実に整備が進められ、平成９年１１月には秋田自動車道が全線開通したほか、現在は日本海沿岸自動車道及び東北中央自動車道の整備が行われています。

２　新　幹　線

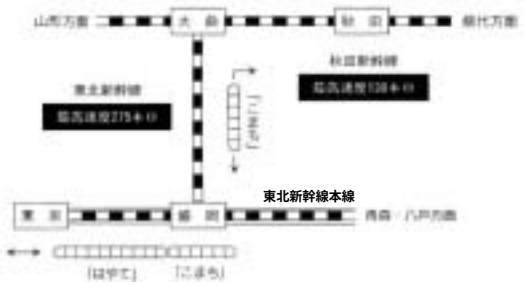
平成９年３月に開通した秋田新幹線については、秋田と首都圏との更なる時間短縮を目指し、その効果を全県に広めていきます。

秋田県と首都圏とを結ぶ大動脈としての奥羽新幹線（福島～秋田）、羽越新幹線（富山～青森）の建設については、長期的課題として国やＪＲにその建設実現を働きかけていきます。

（注）国土交通省鉄道局資料を修正。（H17現在）

秋田新幹線の概要

運転区間	東京～秋田間　６６２．６km（東京～盛岡間　５３５．３km／盛岡～秋田間　１２７．３km）
最高速度	東北新幹線区間　２７５km／h 秋田新幹線区間　１３０km／h
所要時間（東京～秋田間）	最速　３時間４９分 平均　下り４時間２分　上り４時間６分
運転本数	東京～秋田間　１５往復／日　６両編成 仙台～秋田間　１往復／日 合　　計　１６往復／日



事業費及び負担区分

（単位：億円）

事業区分	事業費	負担区分			
		国	秋田県	岩手県	ＪＲ東日本
施設工事費	598	122.50	98	24.50	353
施設工事費（老朽部取替）	58	-	-	-	58
車両費	310	-	115.25	-	194.75
合　計	966	122.50	213.25	24.50	605.75

注）国の負担額：日本鉄道建設公団に対する無利子貸付金２４５億円の実質負担額
秋田県の負担額：ＪＲ東日本に対する無利子貸付金１９６億円の実質負担額（９８億円）
秋田新幹線車両保有株式会社に対する出資金（１１５．２５億円）
岩手県の負担額：ＪＲ東日本に対する無利子貸付金４９億円の実質負担額

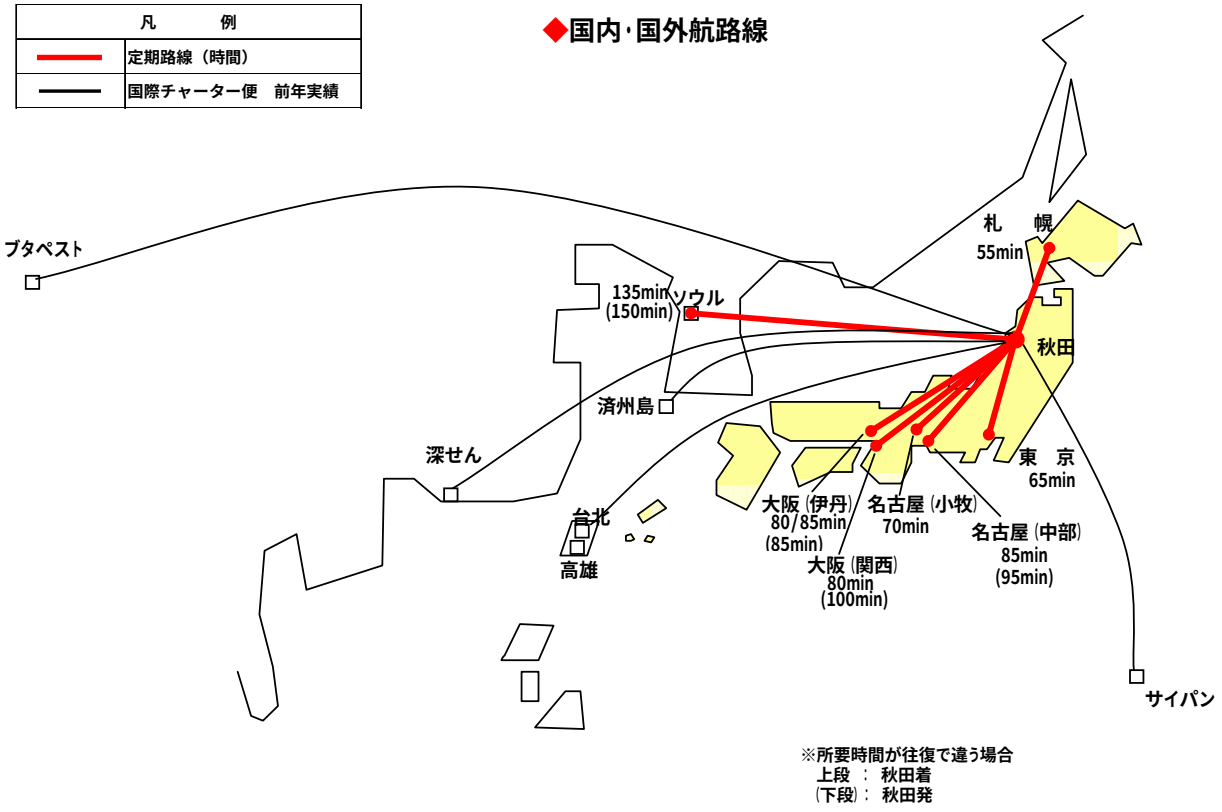
3 航空路線

(1) 秋田空港

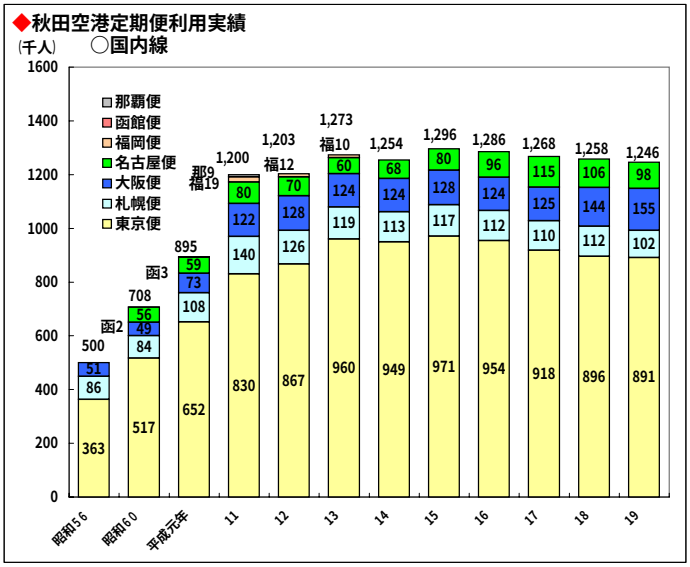
国内線においては、現在、東京線（1日7便）、大阪線（1日4便、伊丹便3便・関西便1便）、札幌線（1日2便）、名古屋線（1日4便、小牧線2便・中部便2便）の4路線が運航しています。

また、国際線においては、平成13年の10月にソウルとの国際定期便が就航し、現在、週に3便（秋田発着　月・木・土）が運航しています。

凡　　例	
━━	定期路線（時間）
──	国際チャーター便　前年実績



◆秋田空港定期便利用実績



◆秋田空港のチャーター便の実績　(単位:回)

	56～13年	14年	15年	16年	17年	18年	19年	合計
韓国	229	10		2			2	243
中国	53	5	3	2	4	1	1	69
台湾	23			13	45	43	10	134
香港	79							79
シンガポール	23	2						25
ハワイ	40	1	2	4	1			48
グアム サイパン	46		1			2	2	51
その他	48		2	2	5	1	3	61
合計	541	18	8	23	55	47	18	710

○国際線　(単位:人)

便名	13年	14年	15年	16年	17年	18年	19年
韓国(ソウル)	4,737	32,551	24,660	25,657	25,207	33,945	31,964

就航 : H13.10.29

○国内チャーター便　(単位:回)

	九州	沖縄	その他	計
15年	6	5	5	16
16年	0	3	5	8
17年		2	3	5
18年		1	1	2
19年		1		1

◆貨物取扱実績　(単位:トン)

	56年	60年	平成元年	11年	12年	13年	14年	15年	16年	17年	18年	19年
貨物(国内)	1,063	2,771	3,928	6,138	6,197	4,163	3,719	3,474	3,519	3,697	4,549	3,834
郵便(国内)	210	1,003	2,675	2,532	2,595	2,542	2,333	2,230	2,126	1,999	2,057	1,835
計	1,273	3,774	6,603	8,670	8,792	6,705	6,052	5,704	5,645	5,696	6,606	5,669
指数	100	296	519	681	691	527	475	448	443	447	519	445
貨物(国外)							40	100	94	56	13	29
郵便(国外)												
計							40	100	94	56	13	29
合計	1,273	3,774	6,603	8,670	8,792	6,705	6,092	5,804	5,739	5,752	6,619	5,698

(2) 大館能代空港

現在、東京線(1日2便)、大阪線(1日1便、伊丹便)の2路線が運航しています。

◆大館能代空定期便利用実績　(単位:人)

	11年	12年	13年	14年	15年	16年	17年	18年	19年
東京	86,373	108,334	120,853	118,285	123,613	118,070	117,559	112,812	107,294
大阪	46,093	32,196	38,414	47,705	46,973	44,556	39,538	30,615	29,876
札幌	14,115								
合計	146,581	140,530	159,267	165,990	170,586	162,626	157,097	143,427	137,170

○国際チャーター便　(単位:回)

	10年	11年	12～19年
韓国	3	-	-
香港	2	-	-
中国	1	-	-
シンガポール	1	-	-
ヘルシンキ	1	-	-
ハンガリー	-	1	-
合計	8	-	-

◆貨物取扱実績　(単位:kg)

便名	13年	14年	15年	16年	17年	18年	19年
東京	132,099	141,334	129,839	143,695	145,377	137,400	118,917
大阪	13,541	5,765	8,684	7,661	2,845	3,228	2,697
札幌							
合計	145,640	147,099	138,523	151,356	148,222	140,629	121,613

第３節　幹線交通

１　幹線道路

国道や主要県道などの基幹道路のバイパス建設や４車線化、狭隘箇所の拡幅などの整備を行います。

２　幹線鉄道

隣接県の県庁所在地及び県内主要都市を結ぶ幹線鉄道については、県内鉄道の整備の重点事項として、高速化、複線電化、車両の近代化、ダイヤ改善を図り、鉄道の利便性と快適性の向上を促進します。

○幹線鉄道の状況　（平成１９年４月１日現在）

線名＼項目	県内区間	営業キロ数	駅数	複線化キロ数	複線化率	電化区間
奥羽本線	(陣場) ～ (院内)	km 233.1	44	km 128.9	% 55.3	全区間 電化
羽越本線	秋田～ (小砂川)	km 79.4	17	km 29.7	% 37.4	全区間 電化

○主な列車の運行状況　（平成１８年１２月改正）

区分	列車名	主な運行区間	運行状況
特急	かもしか	秋田～青森	3往復
	いなほ	新潟～青森	1往復
		新潟～秋田	2往復
	あけぼの	上野～青森	1往復
	日本海	大阪～函館・青森	2往復
快速		秋田～湯沢	下り1本
		秋田～大館	上2本下1本
		羽後本荘～秋田	下り1本

○主要都市間の所要時間及び関係線区の最高速度　（平成１８年１２月改正）

都市間	営業キロ(km)	所要時間	表定速度(km/h)	最高速度(関係区間)
東京～秋田	623.8	3:49	163.4	東北新幹線 275 秋田新幹線 130
秋田～青森	185.8	2:29	74.3	奥羽線　95
新潟～秋田	273.0	3:33	76.5	酒田～秋田　95

３　海上交通

来るべき「環日本海時代」に向け、対岸貿易や日本海沿岸地域との交流の拠点となる秋田港の機能強化のため、後背圏域の需要の集約、ポートサービス機能の充実、高速道路や空港・鉄道などの幹線交通網とのアクセス強化などを図りながら、海上定期航路の拡充、利便性の向上を促進します。

国際コンテナ　（平成２０年３月２５日現在）

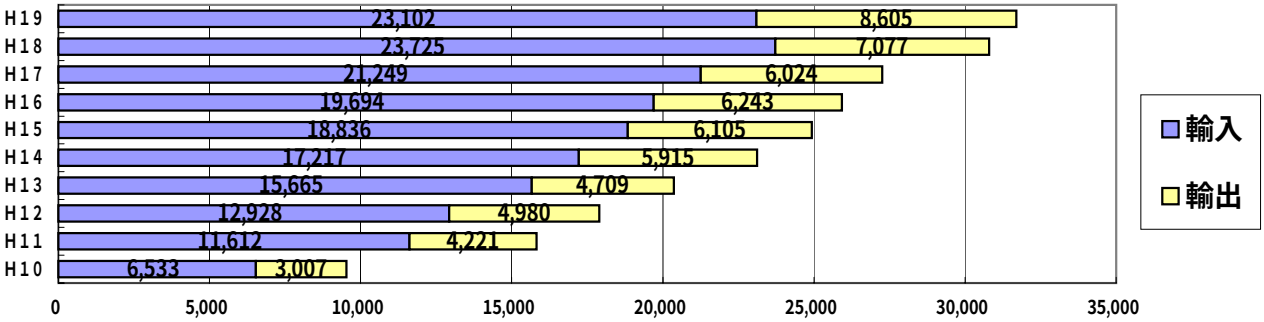
航路名	便数	船名	積載能力	船社名
韓国航路 (釜山)	週1便	GLOBAL NUBINA	320TEU	興亜海運
韓国航路 (釜山)	週1便	MERRY STAR	342TEU	南星海運
韓国航路 (釜山)	週1便	RESOLUTION	855TEU	高麗海運

フェリー

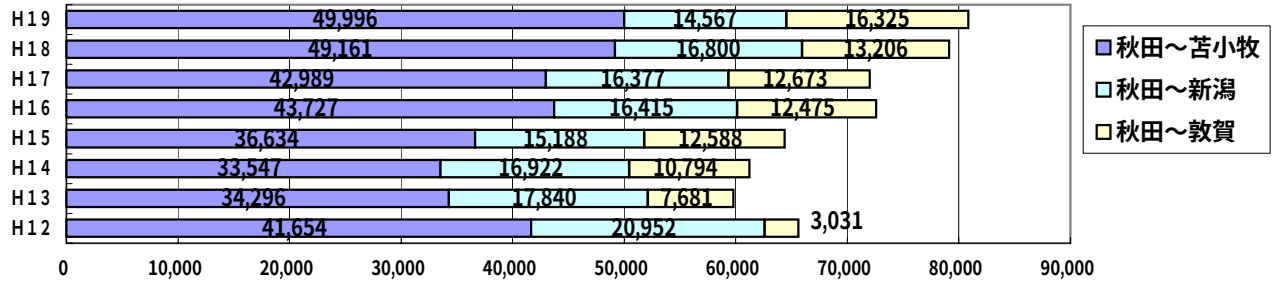
航路	便数	船名	能力	船社名
敦賀－新潟－秋田－苫小牧	週5往復(除月曜)	フェリーあざれあ フェリーしらかば	20,558トン 全長195.4m 旅客926名 ﾄﾗｯｸ186台 乗用車80台	新日本海フェリー

◎秋田－韓国（釜山）航路
週3便
興亜海運（株）
・秋田→釜山→富山→新潟→秋田
南星海運（株）
・秋田→釜山→金沢→富山→新潟→秋田
高麗海運（株）
・秋田→釜山→金沢→富山→新潟→秋田

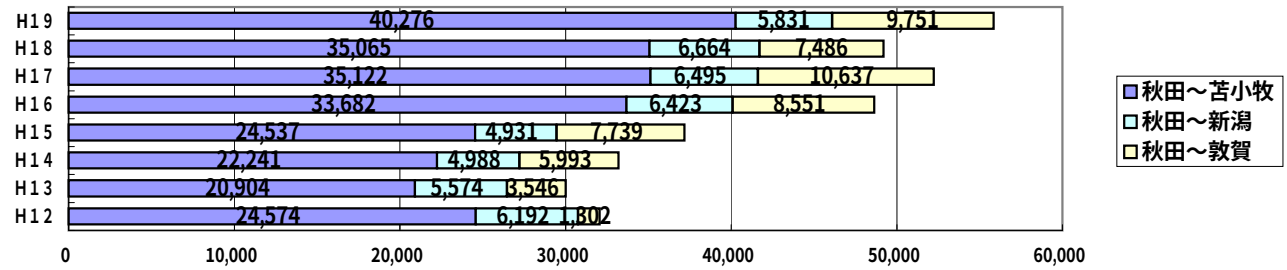
○秋田港国際コンテナ貨物取扱個数（20フィートコンテナ換算）



○長距離フェリー利用実績
乗客（人）



○自家用車・トラック（台）



第４節　地域交通

１　道　路

生活圏の中心都市へのアクセス及び安全性の向上を図るため、日常生活に密着した道路の整備を推進します。

２　鉄　路

在来線の利便性･快適性の向上を促進するため、ＪＲに対しダイヤ改善などの要望･提言を行います。

また、第三セクター鉄道については、年々利用者が減少しており厳しい経営状況にあります。第三セクター鉄道は、地域の基礎的な社会基盤として地域が一体となって支える取組が重要であり、第三セクター鉄道の再生･活性化のために必要な情報提供･助言等の支援や沿線住民、市町村及び第三セクター鉄道事業者と十分に調整を図り、地域の主体的取組を促進します。

○ＪＲ線

項目／路線	県内区間	営業キロ数	駅数	複線化キロ数	電化区間
五能線	東能代～(岩館)	32.6	11	0.0	全区間非電化
男鹿線	追分～男鹿	26.6	9	0.0	全区間非電化
花輪線	(湯瀬温泉)～大館	50.1	14	0.0	全区間非電化
北上線	(黒沢)～横手	19.8	6	0.0	全区間非電化
田沢湖線	(田沢湖)～大曲	44.8	11	0.0	全区間電化

「リゾートしらかみ号」

○第三セクター鉄道

	秋田内陸縦貫鉄道			由利高原鉄道		
営業開始	昭和61年11月1日　鷹ノ巣～比立内間、角館～松葉間 平成元年4月1日　全線開業			昭和60年10月1日		
資本金	3億円			1億円		
出資割合(%)	県　38.6　3市村　38.6　銀行　8 その他　14.8			県　38.5　由利本荘市　38.5　銀行　8 その他　15.0		
営業区間	鷹巣～比立内　46.0km 角館～松葉　19.2km 比立内～松葉(新線)　29.0km 94.2km			羽後本荘～矢島　23.0km		
駅数	29駅　有人3、委託3、無人23			12駅　有人3、無人9		
運転本数	鷹巣～阿仁合間　平日　下　14本(急行1) 上　14本(急行1) 阿仁合～角館間　平日　下　12本(急行2) 上　12本(急行1)			羽後本荘～矢島間　下　14本 上　14本		
所要時間	鷹巣～角館間　普通　2時間13分　急行　1時間49分			羽後本荘～矢島間　普通　38～40分		
助成等	輸送人員(人)	補助金(千円)		輸送人員(人)	補助金(千円)	
		運営費補助	近代化補助		運営費補助	近代化補助
10年度	861,366	98,192	15,425	485,203	24,314	18,563
11年度	841,425	130,661	16,733	476,636	29,887	12,510
12年度	797,446	147,588	16,487	460,469	30,416	26,433
13年度	723,071	174,911	15,726	422,781	36,973	17,525
14年度	645,541	153,025	16,257	386,891	39,712	24,900
15年度	563,409	148,618	15,280	342,229	38,128	31,225
16年度	505,077	139,750	11,609	408,987	37,134	17,720
17年度	512,507	137,418	16,538	377,132	37,157	17,657
18年度	500,194	142,501	12,995	348,604	40,085	11,665

3　生活バス路線

県では、地域住民の生活に密接かつ必要不可欠なバス路線（生活バス路線）の運行を確保するため、国と協調して不採算路線に対して助成（国庫補助制度）するとともに、国庫補助路線以外の不採算路線に対しても市町村を通じ助成（県単補助制度）を行っています。

しかし、バス利用者の減少等により、現行の補助制度では、従来どおりの路線を維持することが厳しい状況にあります。

こうしたなか、平成１８年１０月に道路運送法が改正され、市町村が中心とした地域の創意工夫を活かした取組が可能となり、また、平成１９年５月には、地域公共交通活性化再生法が成立し、地域公共交通の再生に向けた取組に対する国の支援が強化されています。

県では、これらの情勢の変化に対応し、地域の利用実態に即した効率的で利用しやすい交通システムを構築するため、県単補助制度を見直すことにしており、その内容について、市町村やバス事業者と協議しているところです。

①乗合バス輸送人員の推移（委託運行バス及び市町村有償運送は除く）

（人、％）

年度	定　期	定　期　外	総　数	Ｓ44比
※昭和44年度	32,707,604	75,200,299	107,907,903	100.0%
昭和55年度	18,402,852	50,873,172	69,276,024	64.2%
昭和60年度	14,841,998	41,382,172	56,224,170	52.1%
平成２年度	12,352,004	33,571,774	45,923,778	42.6%
平成７年度	9,021,881	27,003,130	36,025,011	33.4%
平成12年度	5,407,294	20,001,797	25,409,091	23.5%
平成17年度	3,958,138	12,631,417	16,589,555	15.4%
平成18年度	3,810,914	11,438,624	15,249,538	14.1%
平成19年度	3,671,046	10,950,629	14,621,675	13.6%

※昭和44年度が利用者数のピーク

②バス路線数の状況（平成１９年９月３０日現在）

- 総路線数　６６２
  - 生活バス路線　５７１
    - 黒字　１０９
    - 赤字　４６２ ― うち補助路線４３０
  - 生活バス以外　９１（観光、高速等）
    - 黒字　３０
    - 赤字　６１

仙北市有償運送「スマイルバス」（角館地区）

③生活バス路線維持のための補助金交付額

（千円）

年　度	国	県	市町村	合　計
平成17年度	151,471	418,865	791,788	1,362,124
平成18年度	132,700	413,713	877,310	1,423,723
平成19年度	120,658	407,382	939,264	1,467,304

注：補助金交付額は、運行費欠損額補てん補助とバス車両購入補助の合計です。