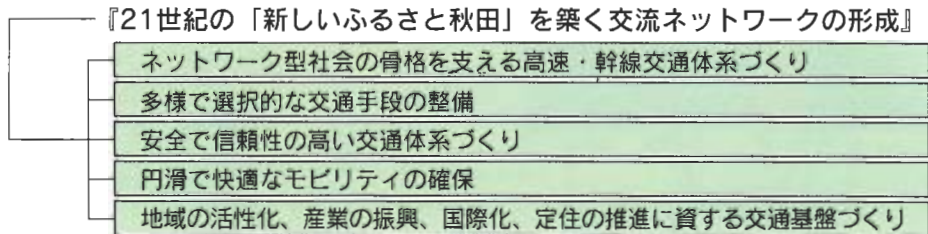


# 第3章 交通政策

## 第1節 総合交通の推進

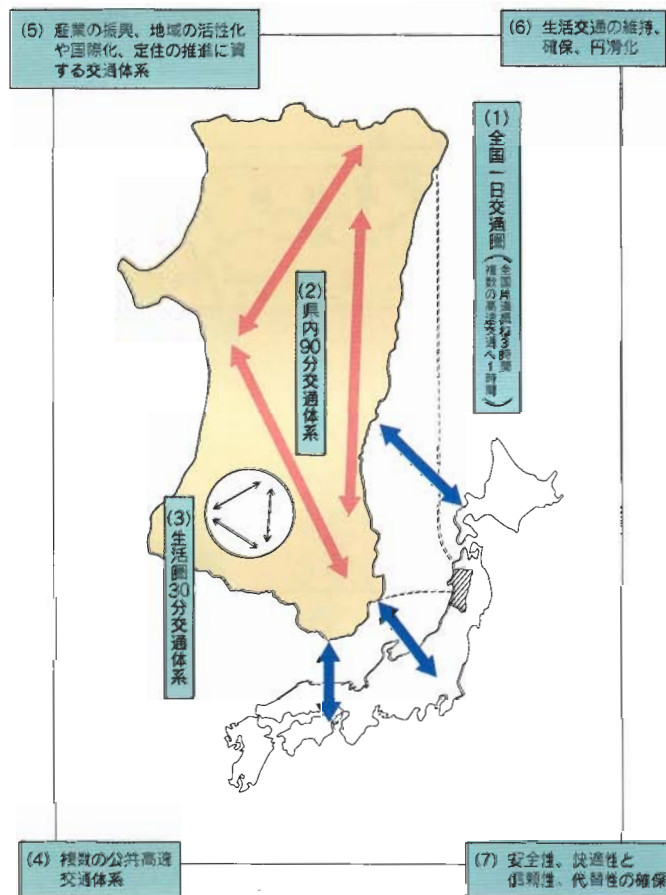
### 秋田県総合交通計画（平成3年2月策定）

#### 基本概念



#### 総合交通計画の基本的目標

(21世紀初頭の実現を目指します)



#### 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、「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ている。

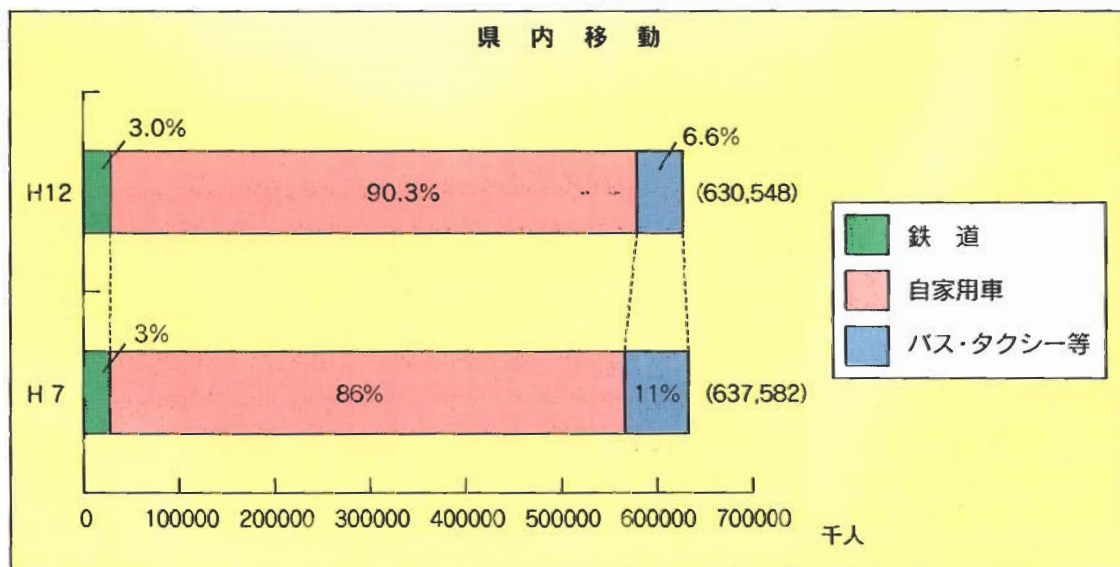
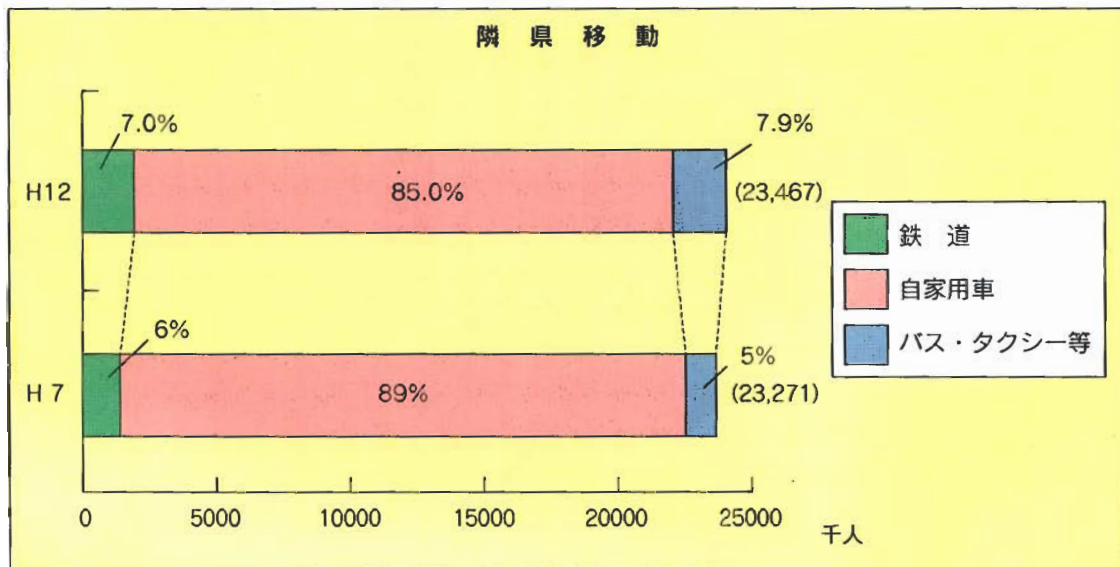
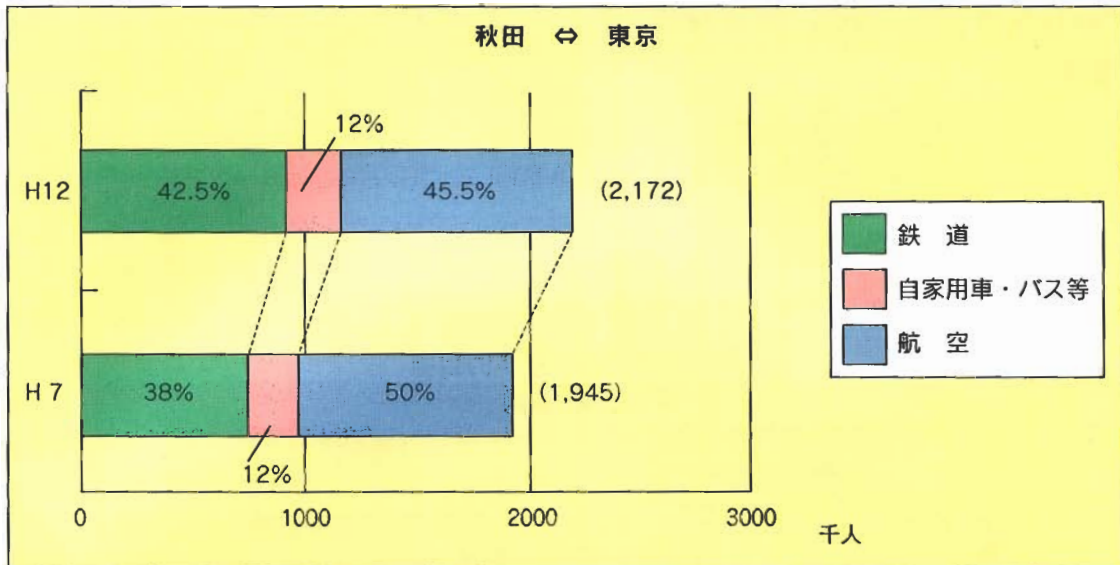
これまでの具体的な施設の整備等については、第1次事業計画（平成3～7年度）、第2次事業計画（平成8～12年度）に基づき進められてきたところであるが、ほぼ順調に各種施策の展開が図られてきたものと評価できる。

#### 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

このように本県の総合交通体系は、概ね順調に整備されてきており、今後は平成13年6月に策定した第3次事業計画（平成13～17年度）に基づき、総合交通ネットワークの整備や生活交通の確保、ノーマライゼーション等の諸課題に対応するとともに、多様化するニーズに対応した交通モードの整備を進めていく必要がある。

各交通モードの分担率



(平成12年度旅客流動調査)



◆総合交通体系図



◆あきた21総合計画における整備目標



# 第2節 高速交通

## 1 高規格幹線道路

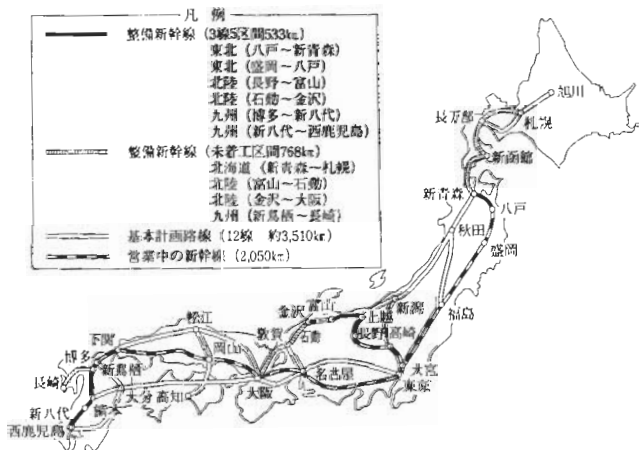
秋田県の高規格幹線道路は、鹿角市を通る東北縦貫自動車道が昭和61年7月に開通して以来、着実に整備が進められ、平成9年11月には秋田自動車道が全線開通したほか、現在は日本海沿岸東北自動車道及び東北中央自動車道の整備が行われています。

## 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。

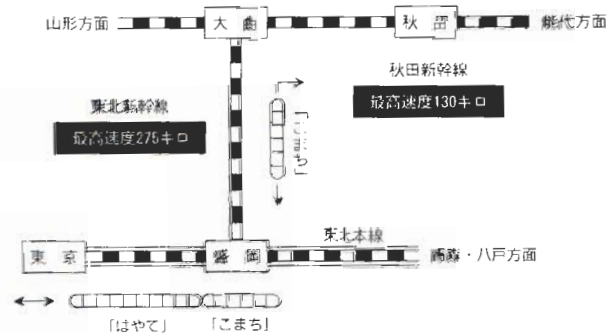
全国新幹線鉄道網図



(注) 国土交通省鉄道局資料を修正。(H14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 4時間04分
運転本数	東京～秋田間 14往復/日 6両編成 仙台～秋田間 1往復/日 合 計 15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) ① 国の負担額：日本鉄道建設公団に対する無利子貸付金245億円の実際負担額  
秋田県の負担額：JR東日本に対する無利子貸付金196億円の実際負担額 (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49億円の実際負担額

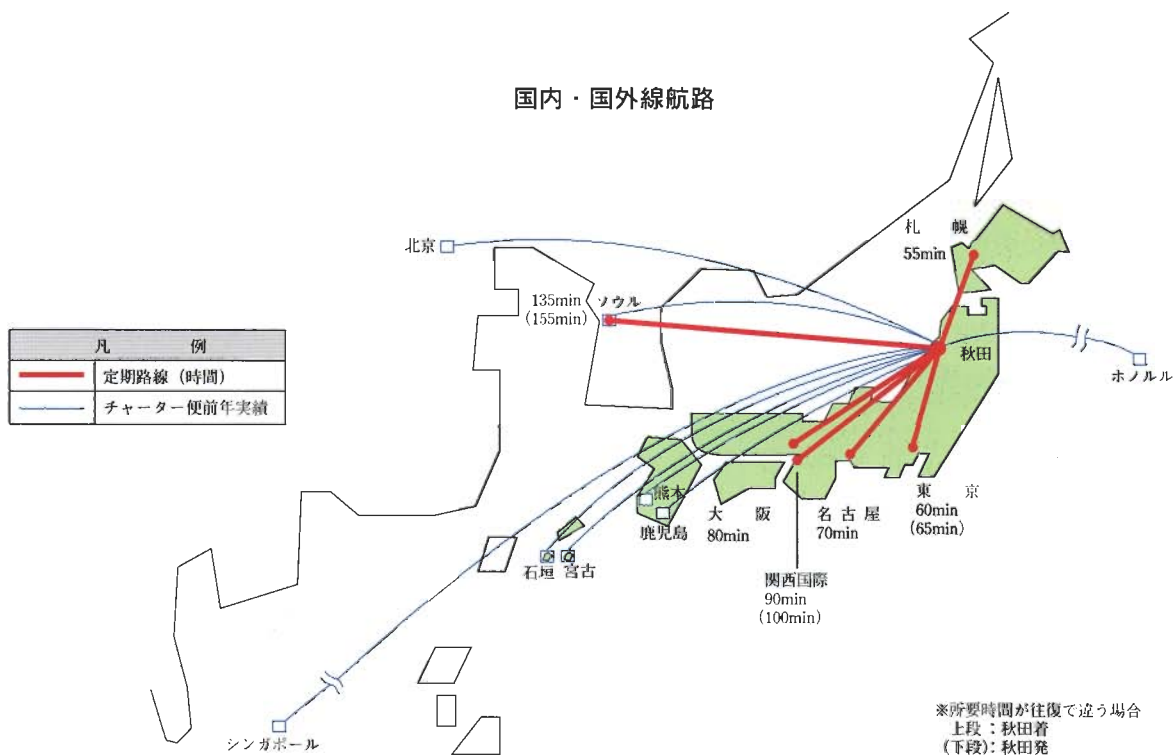


### 3 航空路線

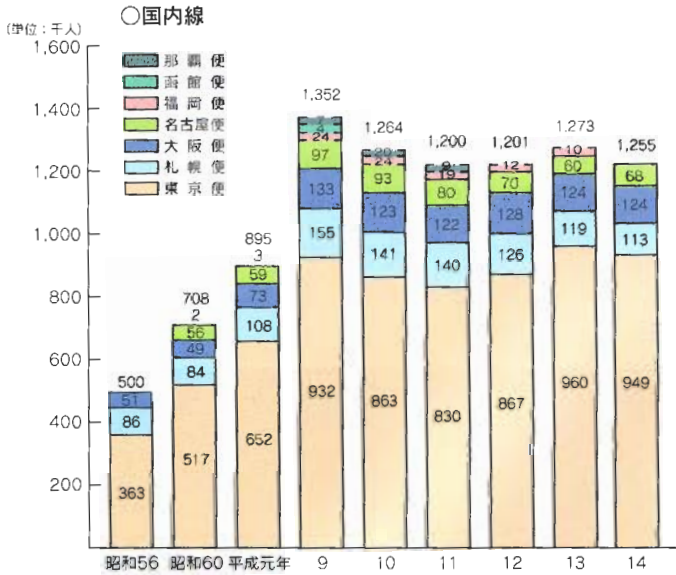
#### (1) 秋田空港

国内線においては、現在、東京線（1日8便）、大阪線（1日2便、伊丹便1便・関空便1便）、札幌線（1日2便）、名古屋線（1日1便）の4路線が運航しています。

また、国際線においては、1 昨年（2019年）の10月にソウルとの国際定期便が就航しました。現在、週に3便（秋田着が月・木・土曜日、秋田発が火・木・土曜日）が運航しています。



◆秋田空港定期便利用実績



○国際線 (単位：人)

便名	13年(10.29就航)	14年
韓国(ソウル)	4,737	32,551

◆秋田空港のチャーター便の実績

○国際チャーター便 (単位：回)

	56~9年	10年	11年	12年	13年	14年	合計
韓国	163	8	22	20	18	10	241
中国	41	3	2	4	4	5	59
台湾	17	-	3	2	1	-	23
香港	78	-	1	-	-	-	79
シンガポール	23	-	-	-	-	2	25
ハワイ	34	3	1	-	2	1	41
グアイバムン	43	3	-	-	-	-	46
その他	41	3	1	2	1	-	48
合計	440	20	30	28	26	18	562

○国内チャーター便 (単位：回)

	熊本	長崎	石垣	宮古	計
13年	4	0	0	5	9
14年	6	0	0	2	8
合計	10	0	0	7	17

◆貨物取扱実績

(単位：トン)

	56年	60年	平成元年	9年	10年	11年	12年	13年	14年
貨物(国内)	1,063	2,771	3,928	6,571	5,914	6,138	6,197	4,163	3,719
郵便(国内)	210	1,003	2,675	2,580	2,477	2,532	2,595	2,542	2,333
計	1,273	3,774	6,603	9,151	8,391	8,670	8,792	6,705	6,052
指数	100	296	519	719	659	681	691	527	475
貨物(国外)									40
郵便(国外)									
計									40
合計	1,273	3,774	6,603	9,151	8,391	8,670	8,792	6,705	6,092

(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。

◆大館能代空港定期便利用実績

(単位：人)

便名	10年	11年	12年	13年	14年
東京	42,189	86,373	108,334	120,853	118,285
大阪	25,707	46,093	32,196	38,414	47,705
札幌	14,404	14,115	-	-	-
合計	82,300	146,581	140,530	159,267	165,990

○国際チャーター便 (単位：回)

	10年	11年	12~14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	1	0

○国内チャーター便 (単位：回)

	鹿児島	計
14年	4	4

◆貨物取扱実績

(単位：kg)

便名	10年	11年	12年	13年	14年
東京	7,187	32,063	62,693	132,099	141,334
大阪	6,190	64,384	10,371	13,541	5,765
札幌	1,073	911	-	-	-
合計	14,450	97,358	73,064	145,640	147,099



# 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、狭隘箇所の拡幅等の整備を行います。

## 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15年4月1日現在)

項目 線名	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)	232.9 <sup>km</sup>	44	128.9 <sup>km</sup>	55.3%	全区間 電化
羽越本線	秋田～(小砂川)	79.4 <sup>km</sup>	17	29.7 <sup>km</sup>	37.4%	全区間 電化

### ○主な列車の運行状況

(14.12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
	あけほの 日本海	上野～青森 大阪～函館・青森	1往復 2往復
快速		秋田～(湯沢) 新庄	上下5本
		秋田～大館	上下3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

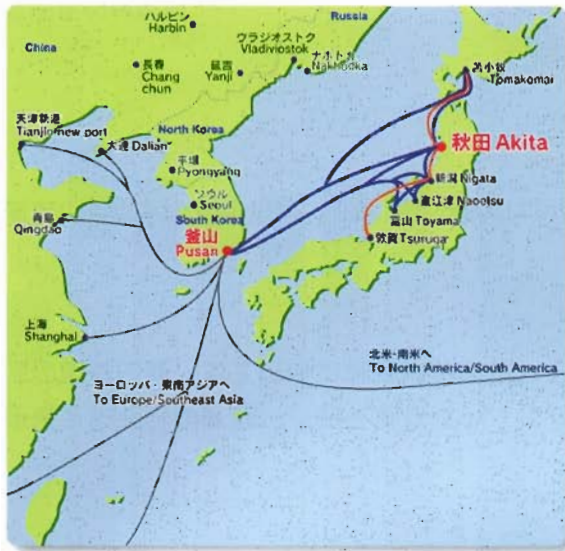
(14.12改正)

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	2:30	74.3	奥羽線 95
新潟～秋田	273.0	3:37	75.5	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。

	航路名	便数	就航船	積載能力	船会社名
国際 コンテナ	韓国航路 (釜山)	週2便	HEUNG-A TOKYO HEUNG-A SEOUL	420 TEU 420 TEU	興亜海運
	韓国航路 (釜山)	週1便	LIBERTY SPIRIT	349 TEU	汎用商船
フェリー	苫小牧～秋田～新潟～敦賀航路	週4便	フェリーあざれあ	20,555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
			フェリーしらかば		



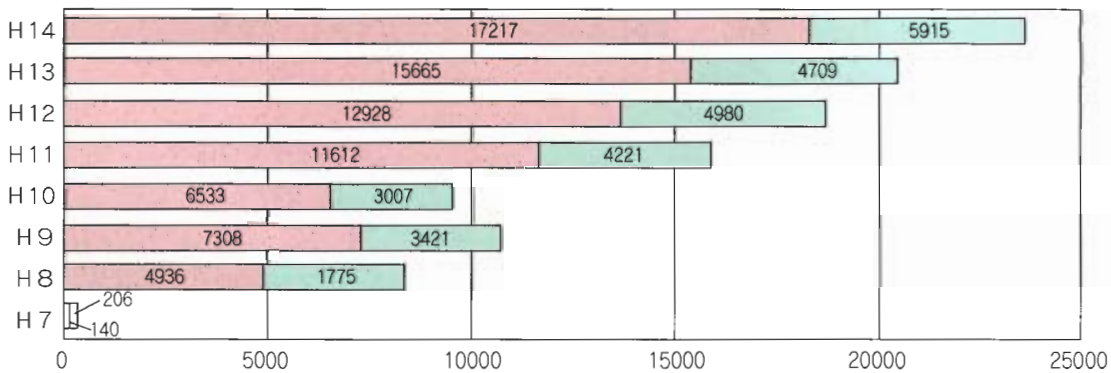
- 釜山-舞鶴-秋田-敦賀-(釜山)
- 釜山-金沢-伏木富士-新潟-秋田-(釜山)
- 釜山-新潟-秋田-直江津-(釜山)

長距離フェリー航路  
Domestic ferry service line

釜山コンテナ航路  
Busan container service line

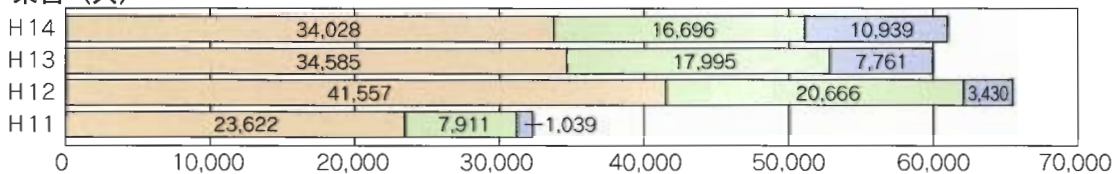


○秋田港国際コンテナ貨物取扱個数 (20フィートコンテナ換算)

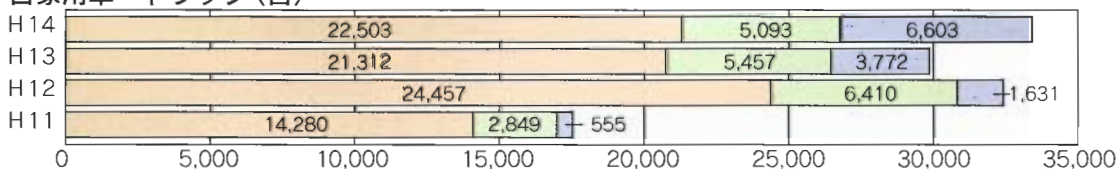


○長距離フェリー利用実績

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図ります。

### 2 鉄路

従来線の利便性・快適性の向上を促進するため、JRに対しダイヤ改善等の要望・提言を行います。また第三セクター鉄道の経営の安定と設備の近代化を図るため、引き続き助成します。

なお、第三セクター鉄道は、年々利用者が減少していることに加え、運営助成基金の運用益も小額なため、極めて厳しい経営状況にあることから、秋田内陸鉄道（株）及び由利高原鉄道（株）が経営改善計画を策定し、経営改善に向けて努力しています。

#### ○ 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

	秋田内陸縦貫鉄道株				由利高原鉄道株		
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 その他 14.8	8町村 38.6	銀行 8		県 38.5 その他 15.0	4町村 38.5	銀行 8
営業区間	鷹ノ巣～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4、委託3、無人22				12駅 有人3駅、無人9駅		
運転本数	鷹ノ巣～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 11本(急行1) 上 11本(急行1)				羽後本荘～矢島間 下 15本 上 15本		
所要時間	鷹ノ巣～角館間 普通 2:16 急行 1:50				羽後本荘～矢島間 普通 約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	
8年度	942,431	83,332	17,417	595,145	9,417	28,083	
9年度	902,750	91,383	15,990	538,251	18,590	16,995	
10年度	861,366	98,192	15,425	485,203	19,720	18,563	
11年度	841,425	118,066	16,733	476,636	25,293	12,510	
12年度	797,446	142,825	16,487	460,469	27,931	26,433	
13年度	723,071	168,940	15,726	422,781	34,997	17,525	
14年度	645,541	150,000	16,257	386,891	39,006	24,900	

### 3 生活バス路線

14年2月に道路運送法が改正となり、バスに関する需給調整規制が廃止され、乗合バス事業に係る参入・撤退が自由になりました。この法改正にあわせて国の制度が変更され、国庫補助対象となる路線が幹線路線に限定されるなど、生活交通維持の責任は地域(地方自治体)にあるということが原則となり、必要となる財政需要へは地方財政措置(地方交付税)によって支援措置がとられることとなっています。

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、国及び市町村と協調して不採算路線に対して助成する(国庫補助制度)とともに、国庫補助対象外の不採算路線に対しても市町村をつうじて助成をおこなっています。また、市町村が主体的に取り組む生活交通確保策に対する補助制度(マイタウン・バス補助事業、生活交通サポート事業)を設け、地域支援を行っています。

#### ①バス輸送人員の推移(貸切バスは除く)

(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45年度	33,600,809	68,941,338	102,542,147	95.0
昭和50年度	23,242,055	57,249,594	80,491,649	74.6
昭和55年度	18,402,852	50,873,172	69,276,031	64.2
昭和60年度	14,841,998	41,382,172	56,223,370	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13年度	5,288,902	16,584,835	21,873,737	20.3

※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14年9月30現在)

総路線数	672		
生活バス路線	550	黒字 124	うち補助路線374
		赤字 426	
生活バス以外 (観光、高速等)	122	黒字 54	
		赤字 68	



田沢湖町営バス  
(マイタウン・バス補助事業で導入)



ワンステップ・スロープ付車両  
(地方バス補助事業で導入)

#### ③生活バス路線維持のための補助金交付額

(千円)

	国	県	市町村	合計
平成12年度	253,873	428,354	521,959	1,204,186
平成13年度	303,486	542,616	585,610	1,431,712
平成14年度	233,879	606,980	657,532	1,498,391

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費補助の合計です。