

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

『21世紀の「新しいふるさと秋田」を築く交流ネットワークの形成』

ネットワーク型社会の骨格を支える高速・幹線交通体系づくり

多様で選択的な交通手段の整備

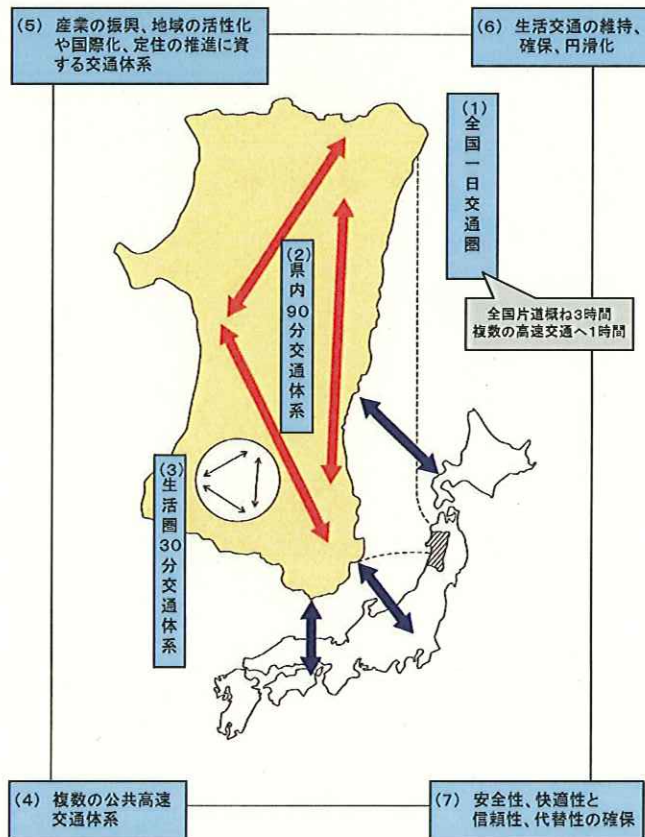
安全で信頼性の高い交通体系作りづくり

円滑で快適なモビリティの確保

地域の活性化、産業の振興、国際化、定住の推進に資する交通基盤づくり

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ます。

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。

全国新幹線鉄道網図



(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

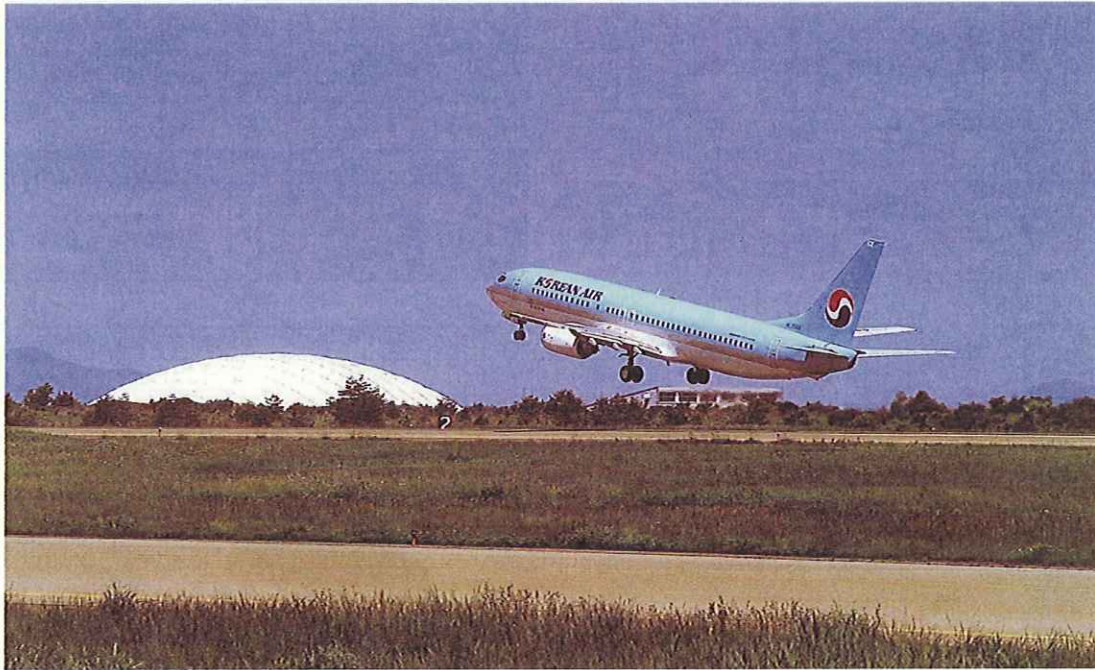
注) 国の負担額: 日本鉄道建設公団に対する無利子貸付金245億円の実質負担額
秋田県の負担額: JR東日本に対する無利子貸付金196億円の実質負担額(98億円)
秋田新幹線車両保有株式会社に対する出資金(115.25億円)
岩手県の負担額: JR東日本に対する無利子貸付金49億円の実質負担額

3 航空路線

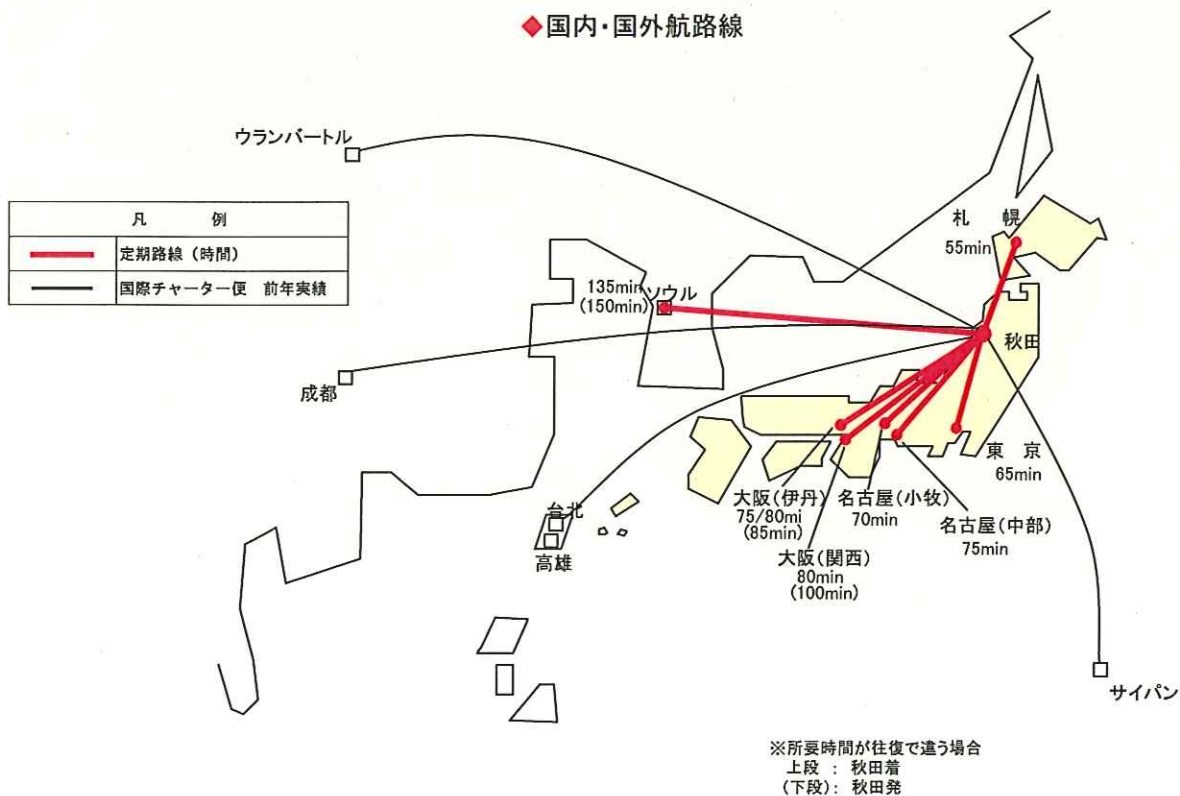
(1) 秋田空港

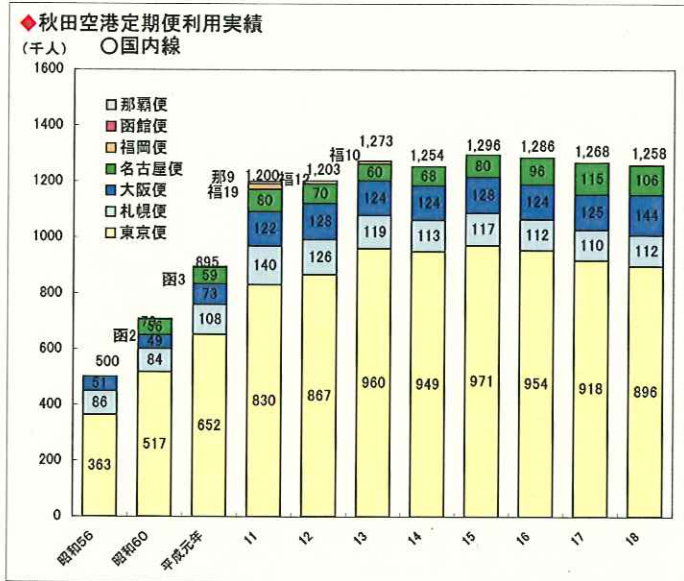
国内線においては、現在、東京線(1日7便)、大阪線(1日4便、伊丹便3便・関西便1便)、札幌線(1日2便)、名古屋線(1日3便、小牧線2便・中部便1便)の4路線が運航しています。

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。



◆国内・国外航路線





◆秋田空港のチャーター便の実績 (単位:回)

	56~12年	13年	14年	15年	16年	17年	18年	合計
韓国	213	16	10		2			241
中国	50	3	5	3	2	4	1	68
台湾	22	1			13	45	43	124
香港	79							79
シンガポール	23		2					25
ハワイ	38	2	1	2	4	1		48
グアム サイパン	46			1			2	49
その他	47	1		2	2	5	1	58
合計	518	23	18	8	23	55	47	692

○国際線 (単位:人)

便名	13年(10.29就航)	14年	15年	16年	17年	18年
韓国(ソウル)	4,737	32,551	24,660	25,657	25,207	33,945

○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

◆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
貨物(国内)	1,063	2,771	3,928	6,138	6,197	4,163	3,719	3,474	3,519	3,697	4,537
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
計	1,273	3,774	6,603	8,670	8,792	6,705	6,052	5,704	5,645	5,696	6,594
指数	100	296	519	681	691	527	475	448	443	447	448
貨物(国外)							40	100	94	56	13
郵便(国外)											
計							40	100	94	56	13
合計	1,273	3,774	6,603	8,670	8,792	6,705	6,092	5,804	5,739	5,752	6,607

(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)

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

○国際チャーター便 (単位:回)

	10年	11年	12~18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
東京	132,099	141,334	129,839	143,695	145,377	137,400
大阪	13,541	5,765	8,684	7,661	2,845	3,228
札幌						
合計	145,640	147,099	138,523	151,356	148,222	140,629

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		km	%	全区間電化
			233.1	44	128.9	55.3	
羽越本線		秋田～(小砂川)	km		km	%	全区間電化
			79.4	17	29.7	37.4	

○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
	あけぼの 日本海	新潟～秋田	2往復
		上野～青森	1往復
快速		大阪～函館・青森	2往復
		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。

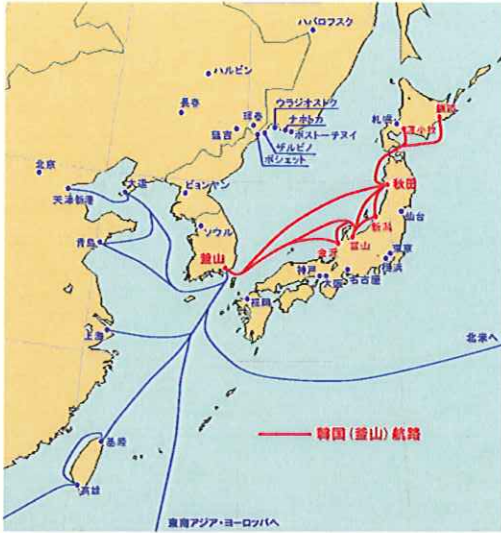
国際コンテナ

(平成19年1月15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	HOMEWEG	966TEU	興亜海運
韓国航路(釜山)	週1便	HEUNG-A SINGAPORE	653TEU	興亜海運
韓国航路(釜山)	週1便	CARINA STAR	706TEU	南星海運
韓国航路(釜山)	週1便	SUNNY CEDAR	338TEU	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4便、各週1便

興亜海運(株)

- ・秋田→釜山→金沢→伏木富山→新潟→秋田
- ・秋田→苫小牧→釜山→秋田

南星海運(株)

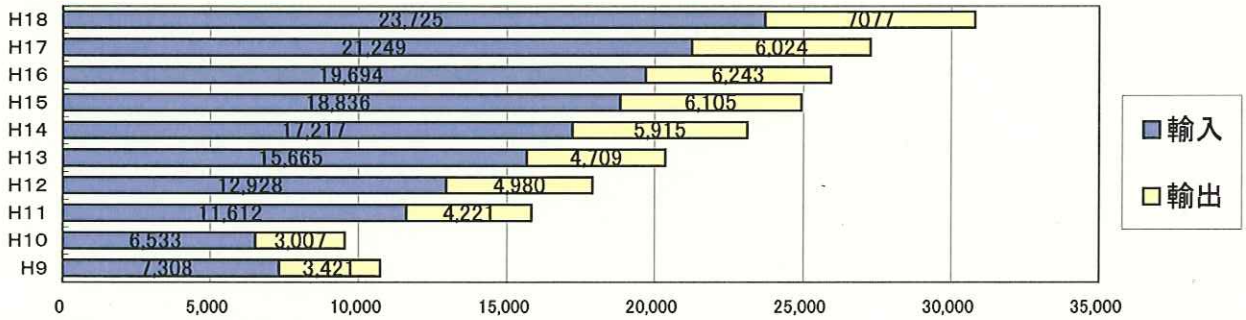
- ・秋田→釧路→釜山→新潟→秋田

高麗海運(株)

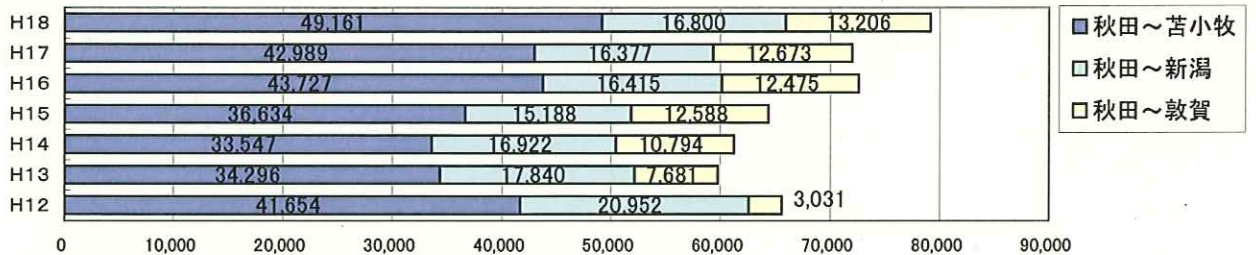
- ・秋田→新潟→伏木富山→釜山→秋田



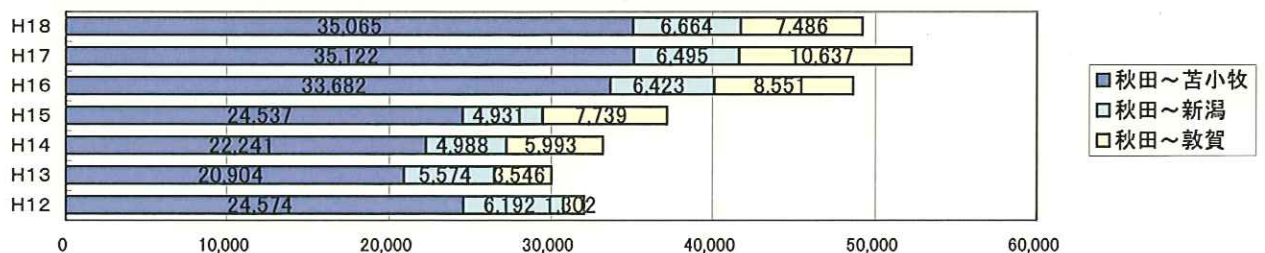
○秋田港国際コンテナ貨物取扱個数(20フィートコンテナ換算)



○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少額なため、極めて厳しい経営状況にあり、秋田内陸縦貫鉄道(株)では、秋田内陸線再生支援協議会において、再生計画が策定されました。今後は、報告書の内容に沿って、再生計画の達成に向けて地域が一丸となって取り組んでいくこととしています。

○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				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 その他 14.8	3市村 38.6	銀行 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 角館～松葉 比立内～松葉(新線)	46.0km 19.2km 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 阿仁合～角館間	平日 下 14本(急行1) 上 14本(急行1) 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

平成14年2月に道路運送法が改正になり、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広域的な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通じて助成を行っています。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)

年度	定期	定期外	総数	(人、%)
				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	3,795,130	11,201,136	14,996,266	13.9%

※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18年9月30日現在)

総路線数	638		
生活バス路線	548	黒字	96
		赤字	452 — うち補助路線409
生活バス以外 (観光、高速等)	90	黒字	27
		赤字	63



由利本荘市内循環バス「ごてんまり号」
(マイタウン・バス補助で支援)

③生活バス路線維持のための補助金交付額

年度	(千円)			
	国	県	市町村	合計
平成16年度	170,679	430,730	775,460	1,376,869
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

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。