

第3章 交通政策

第1節 総合交通の推進

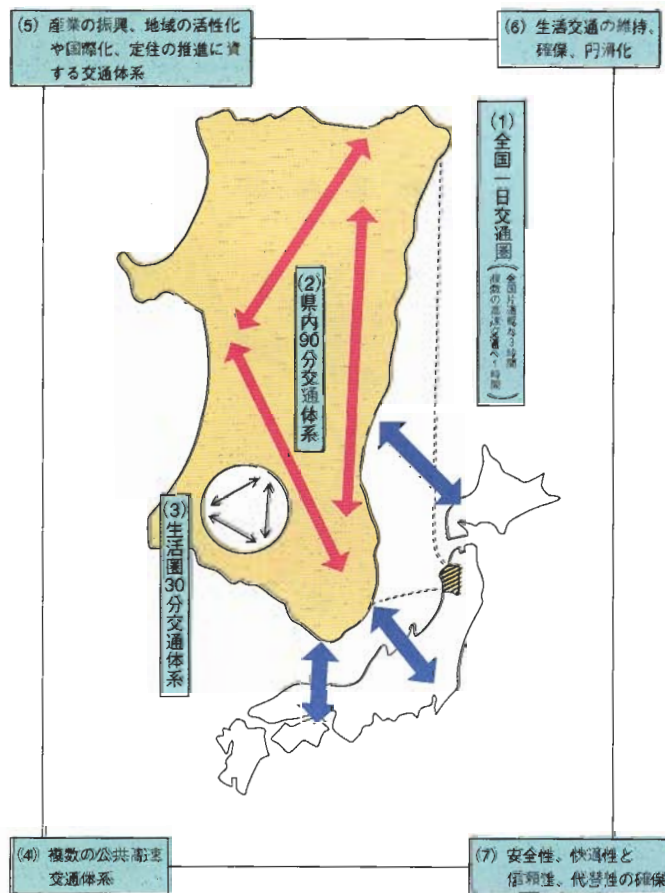
秋田県総合交通計画（平成3年2月策定）

基本理念

- 『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。

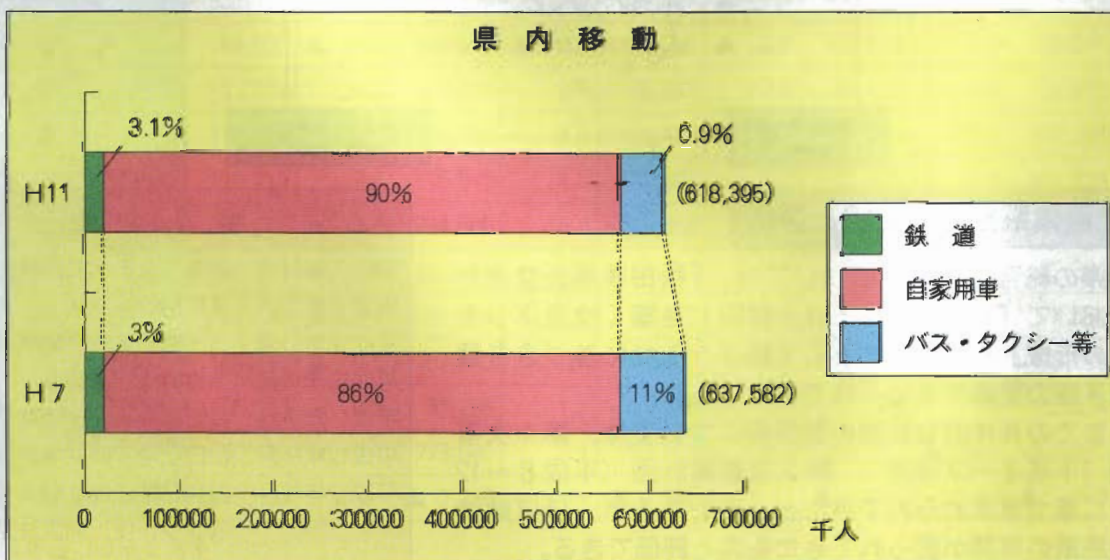
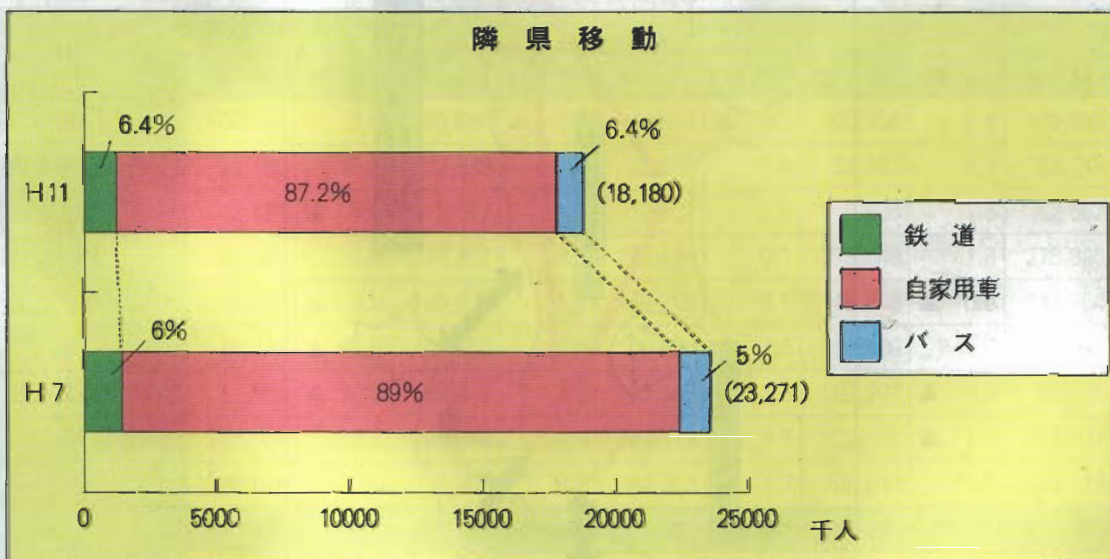
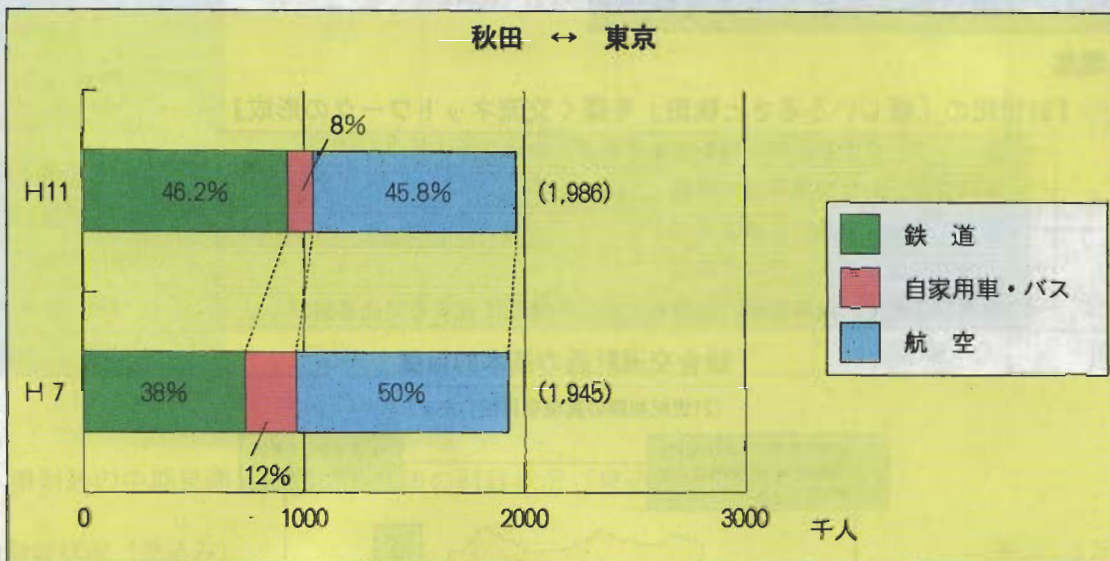
これまでの具体的な施設の整備等については、第1次事業計画（平成3～7年度）、第2次事業計画（平成8～12年度）に基づき進められてきたところであるが、ほぼ順調に各種施策の展開が図られてきたものと評価できる。

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12年12月 | 国際定期航空路線（ソウル便）開設決定 |

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11年度旅客流動調査)

◆総合交通体系図



| 凡 例 | |
|------|---------|
| 高速道路 | 開通区間 |
| 普通道路 | 事業着手済 |
| 普通道路 | 事業未着手 |
| 普通道路 | 地域高規格道路 |
| 普通道路 | 秋田新幹線 |
| 普通道路 | 在来線 |
| 普通道路 | 定期航路 |

◆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

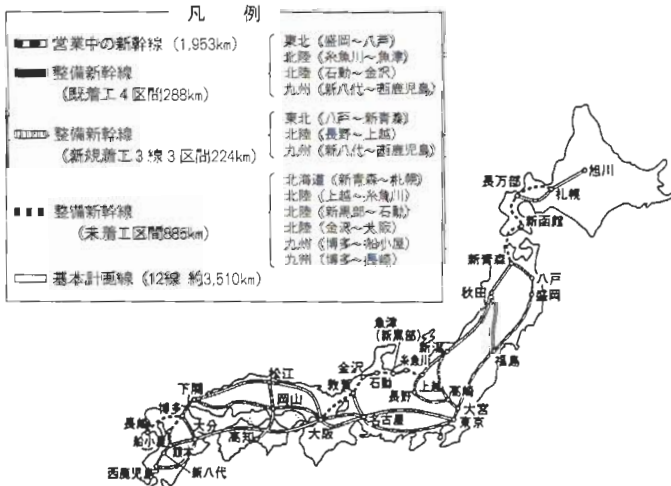
秋田県の高規格幹線道路は、鹿角市を通る東北縦貫自動車道が昭和61年7月に開通して以来、着実に整備が進められ、平成9年11月には秋田自動車道が全線開通したほか、現在は日本海沿岸自動車道及び東北中央自動車道関連の湯沢横手道路の整備が行われています。

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。

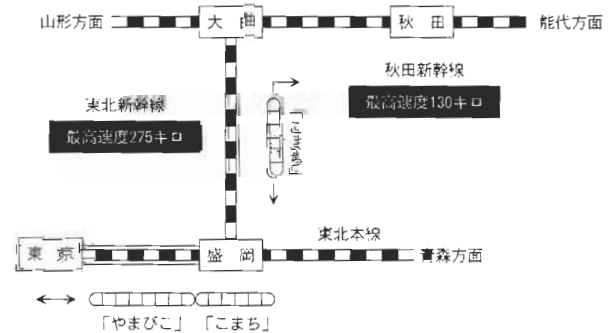
全国新幹線鉄道網図



(注) 運輸省鉄道局資料による。(H12現在)

秋田新幹線の概要

| | |
|------------------|--|
| 運転区間 | 東京～秋田間 662.0km (東京～盛岡間 526.3km) (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 | 358 |
| 施設工事費 (老朽部取替) | 58 | - | - | - | 58 |
| 車両費 | 379 | - | 116.25 | - | 194.75 |
| 合計 | 986 | 122.50 | 213.25 | 24.50 | 606.75 |

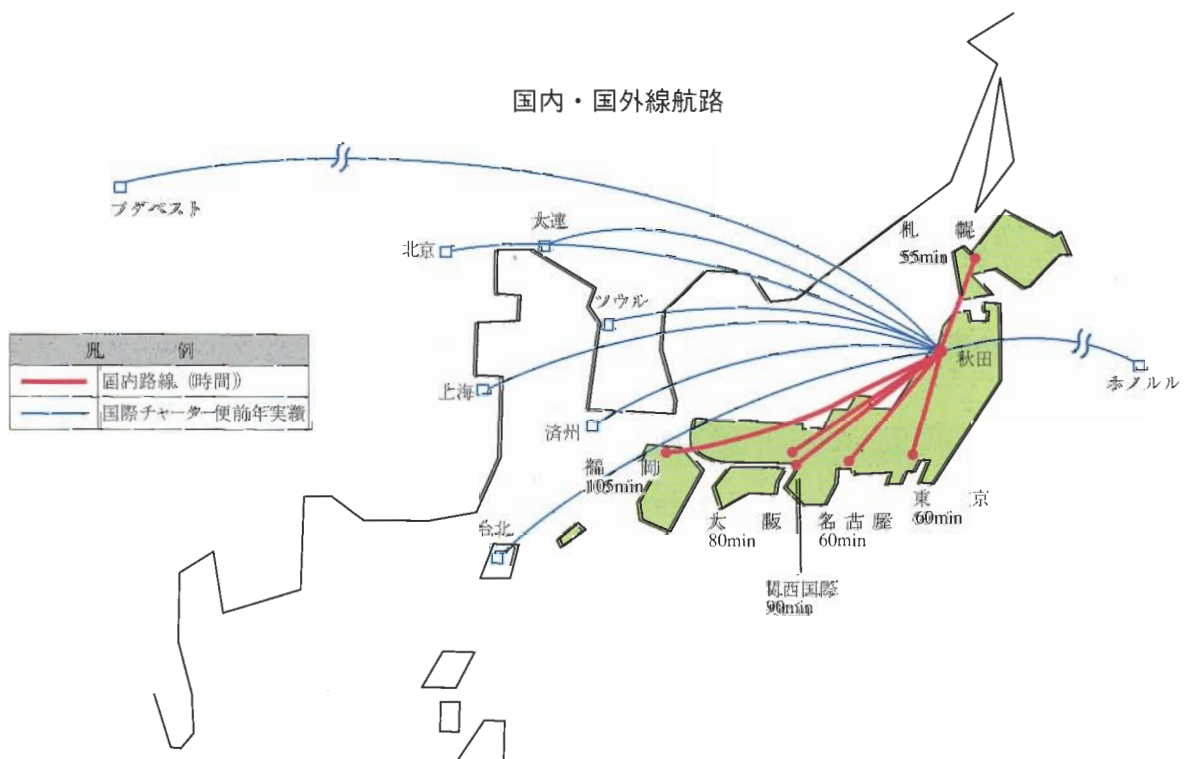
注) 国の負担額：日本鉄道建設公団に対する無利子貸付金245億円の実質負担額
秋田県の負担額：JR東日本に対する無利子貸付金196億円の実質負担額 (98億円)
秋田新幹線車両保有株式会社に対する出資金 (116.25億円)
岩手県の負担額：JR東日本に対する無利子貸付金49億円の実質負担額

3 航空路線

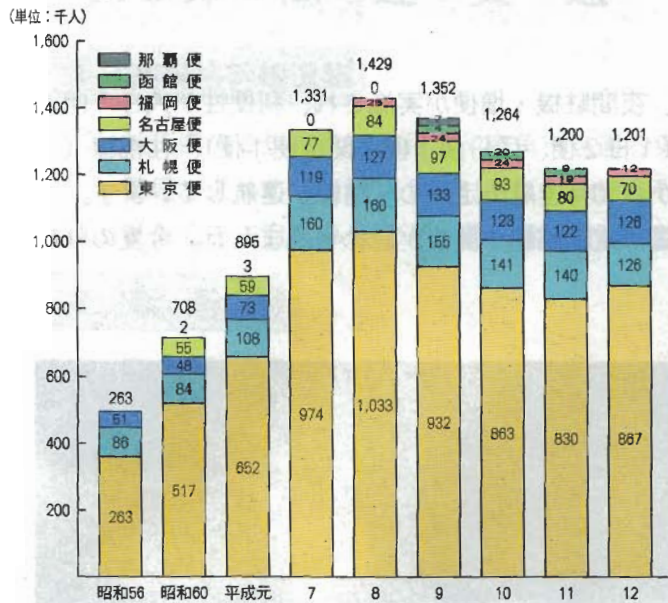
(1) 秋田空港

国内線においては、昨年の7月から東京線で、夜間駐機・増便が実施され、利便性が大きく向上しました。現在、東京線（1日7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）、福岡線（6月から10月運航予定）の5路線が運航しています。

また、国際線においては、昨年の12月に韓国国際定期路線の開設が認められました。今夏の就航を目指して準備を進めています。



◆秋田空港定期便利用実績



◆秋田空港からの国際チャーター便の実績

(単位：回)

| | 56~7年 | 8年 | 9年 | 10年 | 11年 | 12年 | 合計 |
|--------|-------|----|----|-----|-----|-----|-----|
| 韓国 | 84 | 27 | 8 | 8 | 22 | 20 | 169 |
| 中国 | 30 | 4 | 4 | 3 | 2 | 4 | 47 |
| 台湾 | 13 | 2 | 3 | - | 3 | 2 | 23 |
| 香港 | 51 | 11 | 5 | - | 1 | - | 68 |
| シンガポール | 18 | - | 1 | - | - | - | 19 |
| ハワイ | 21 | 8 | 3 | 3 | 1 | - | 36 |
| グアム | 21 | 9 | 6 | 3 | - | - | 39 |
| サイパン | 21 | 9 | 6 | 3 | - | - | 39 |
| その他 | 28 | 2 | 3 | 3 | 1 | 2 | 39 |
| 合計 | 266 | 63 | 33 | 20 | 30 | 28 | 440 |

◆貨物取扱実績

(単位：トン)

| | | 56年 | 60年 | 平成元年 | 7年 | 8年 | 9年 | 10年 | 11年 | 12年 |
|----|-----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 貨物 | 国内線 | 1,063 | 2,771 | 3,973 | 6,162 | 6,060 | 6,570 | 5,914 | 6,138 | 6,197 |
| | 計 | 1,063 | 2,771 | 3,973 | 6,162 | 6,060 | 6,570 | 5,914 | 6,138 | 6,197 |
| 郵便 | 国内線 | 210 | 1,003 | 2,675 | 2,405 | 2,440 | 2,580 | 2,477 | 2,532 | 2,595 |
| | 計 | 210 | 1,003 | 2,675 | 2,405 | 2,440 | 2,580 | 2,477 | 2,532 | 2,595 |
| 合計 | | 1,273 | 3,774 | 6,648 | 8,567 | 8,500 | 9,150 | 8,391 | 8,670 | 8,792 |
| 指数 | | 100 | 296 | 522 | 673 | 668 | 719 | 659 | 681 | 691 |

(2) 大館能代空港

昨年の7月から、東京線が通年で2便化されました。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 |
|----|--------|---------|---------|
| 東京 | 42,189 | 86,373 | 108,334 |
| 大阪 | 25,707 | 46,093 | 32,196 |
| 札幌 | 14,404 | 14,115 | - |
| 合計 | 82,300 | 146,581 | 140,530 |

◆大館能代空港からの国際チャーター便の実績

(単位：回)

| | 10年 | 11年 | 12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 |

◆貨物取扱実績

(単位：kg)

| 便名 | 10年 | 11年 | 12年 |
|----|--------|--------|--------|
| 東京 | 7,187 | 32,063 | 62,693 |
| 大阪 | 6,190 | 64,384 | 10,371 |
| 札幌 | 1,073 | 911 | - |
| 合計 | 14,450 | 97,358 | 73,064 |

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13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) | 232.3 ^{km} | 44 | 128.4 ^{km} | 55.3 [%] | 全区間 電化 |
| 羽越本線 | 秋田～(小砂川) | 79.4 | 16 | 29.6 | 37.3 | 全区間 電化 |

○主な列車の運行状況

| 区分 | 列車名 | 主な運行区間 | 運行本数 |
|----|-------------|-----------|------|
| 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 | 東京～青森 | 1往復 |
| 急行 | あけぼの 日本海 | 大阪～函館・青森 | 2往復 |
| | よねしろ | 秋田～大館(鹿角) | 1往復 |
| 快速 | しらゆき | 秋田～大館 | 上下5本 |
| | かまくら | 湯沢～秋田 | 上下3本 |
| | こまくさ | 新庄～秋田 | 上下6本 |
| | こよし | 羽後本荘～秋田 | 上下8本 |

○主要都市間の所要時間及び関係線区の最高速度

| 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 | 2:27 | 75.8 | 奥羽線 95 |
| 新潟～秋田 | 273.0 | 3:32 | 77.3 | 酒田～秋田 95 |

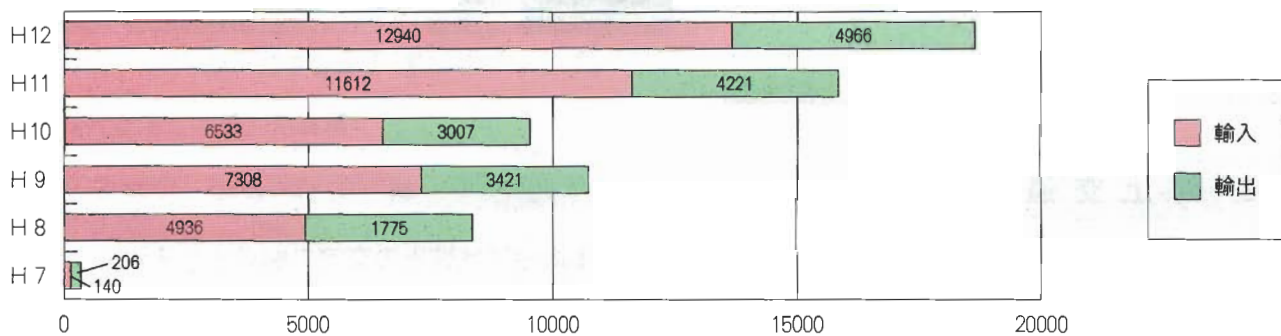
3 海上交通

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。

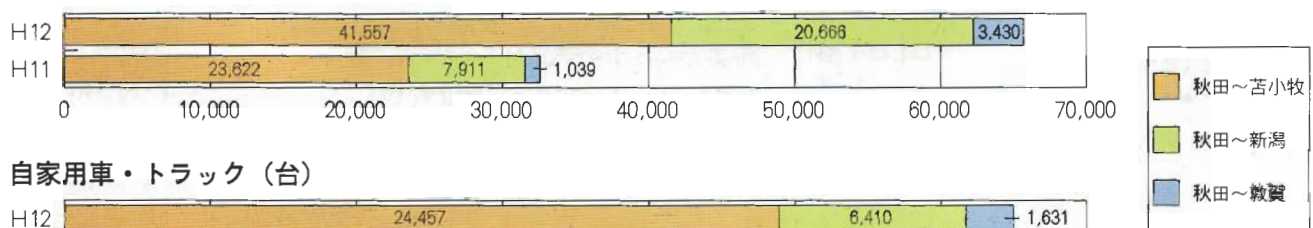
| | 航路名 | 便数 | 就航船 | 積載能力 | 船会社名 |
|------------|------------------|-----|----------------------------------|--|--------------|
| 国際 コンテナ | 韓国航路 (釜山) | 週2便 | GLOBAL NUBIRA HEUNG-ULSAN | 320 TEU 420 TEU | 興亜海運 |
| | 韓国航路 (釜山) | 週2便 | LIBERTY SPIRIT POS CHALLENGER | 349 TEU 660 TEU | 汎洋商船 |
| | ロシア航路 (ポシェット) | 月3便 | FU YUAN 1 | 110 TEU | |
| フェリー | 苫小牧～秋田～新潟～敦賀航路 | 週4便 | ニューはまなす ニューしらゆり | 17,304トン 全長184.5m 旅客 929名 トラック150台 乗用車103台 | 新日本海 フェリー |



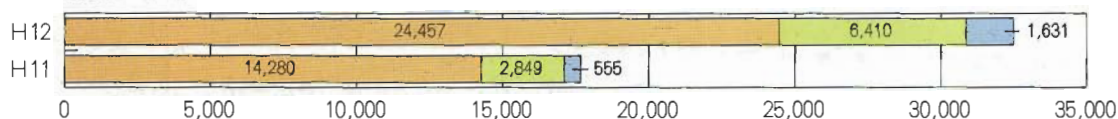
○秋田港国際コンテナ貨物取扱個数（20フィートコンテナ換算）



○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 鉄道

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少額なため、極めて厳しい経営状況にあることから、秋田内陸縦貫鉄道㈱及び由利高原鉄道㈱が経営改善計画を策定することとしています。

○JR線

| 項目 線路 | 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 非電化 |



「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 | 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 角館～松葉 比立内～松葉(新線) | | 46.0km 19.2km 29.0km | | 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2) 上 14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 | | |
| 7年度 | 980,806 | 57,224 | 19,817 | 617,267 | 1,895 | 26,286 | | |
| 8年度 | 942,431 | 83,332 | 17,417 | 595,145 | 9,417 | 28,083 | | |
| 9年度 | 902,750 | 91,383 | 15,990 | 538,261 | 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 | | |

3 生活路線バス

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助成する（国庫補助制度）とともに、国庫補助対象外の同様の不採算路線に対して市町村と協調して助成しています。

14年2月から道路運送法が改正され、バスに関する需給調整規制が廃止されます。規制廃止後のバス事業は、現在の「事業者は新規には入りにくく、既存事業者は出にくい」状況から「入りやすく出やすい（＝休廃止しやすい）」状況に変わります。バス事業者がやむを得ず赤字路線の休廃止をしようとする場合に、休廃止しなくて済むような方策を考えたり、バスに代わる生活交通手段を考えたりする場として、県・秋田陸運支局・市町村・バス事業者・利用者等から成る「地域協議会」を12年度に新たに設置しました。

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11年度 | 5,848,915 | 21,205,987 | 27,054,902 | 25.1 |

※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12年9月30日現在）

| | | | |
|----------|-----|--------|------------|
| 総路線数 | 726 | | |
| 生活バス路線 | 584 | 黒字 134 | うち補助路線 320 |
| | | 赤字 450 | |
| 生活バス以外 | 142 | 黒字 56 | |
| (観光、高速等) | | 赤字 86 | |



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10年度 | 271,376 | 411,065 | 404,397 | 1,086,838 |
| 平成11年度 | 249,980 | 409,357 | 512,214 | 1,171,551 |
| 平成12年度 | 253,873 | 428,354 | 521,959 | 1,204,186 |

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。