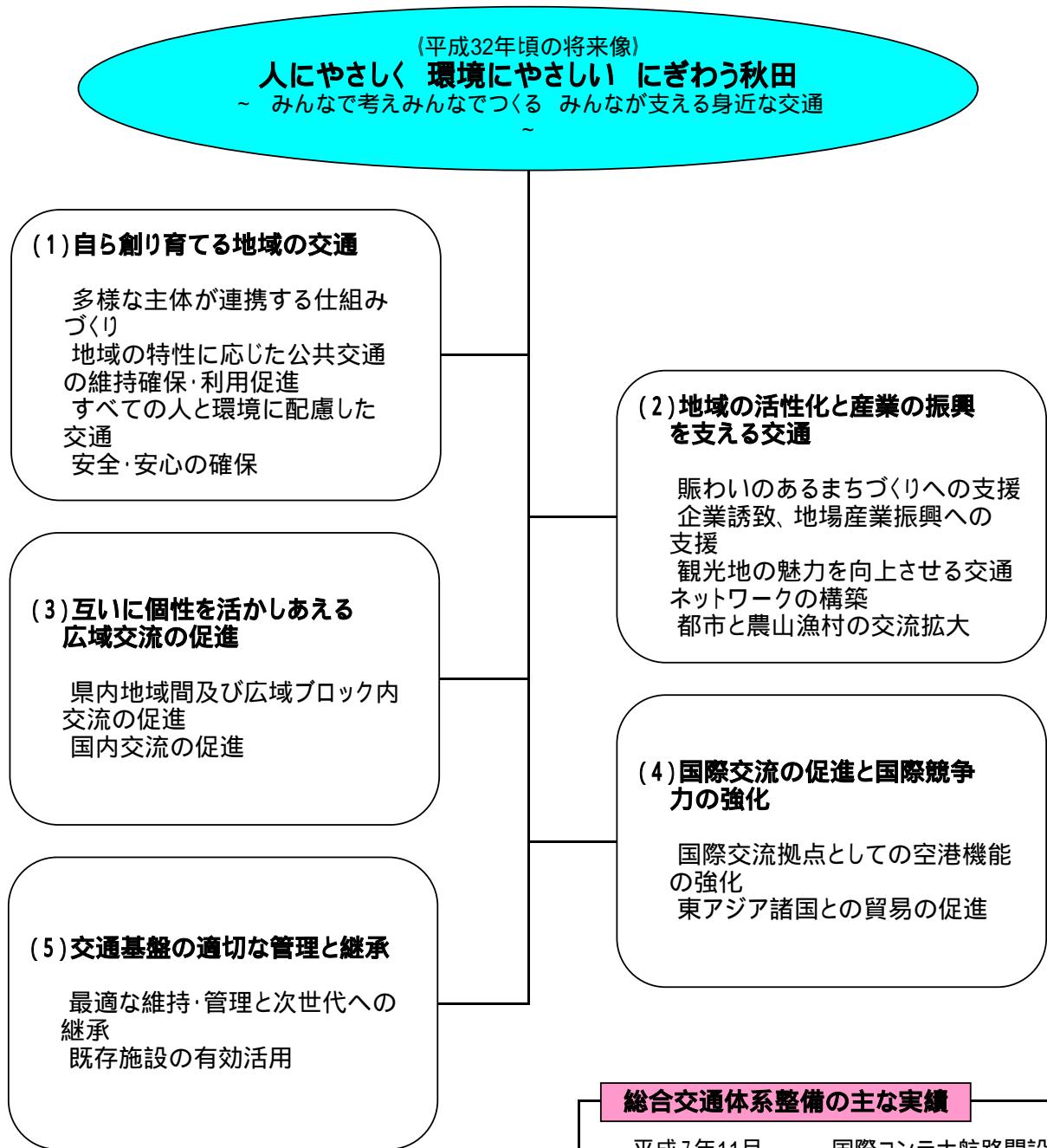


第3章 交通政策

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7月策定)

秋田の交通の将来像と交通施策の方向性



総合交通体系整備の主な実績

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 662.6 km (東京～盛岡間 535.3 km) 盛岡～秋田間 127.3 km
最高速度	東北新幹線区間 275 km/h 秋田新幹線区間 130 km/h
所要時間 (東京～秋田間)	最速 3時間49分 平均 下り4時間1分 上り4時間5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2便、伊丹便)、札幌線(1日3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。

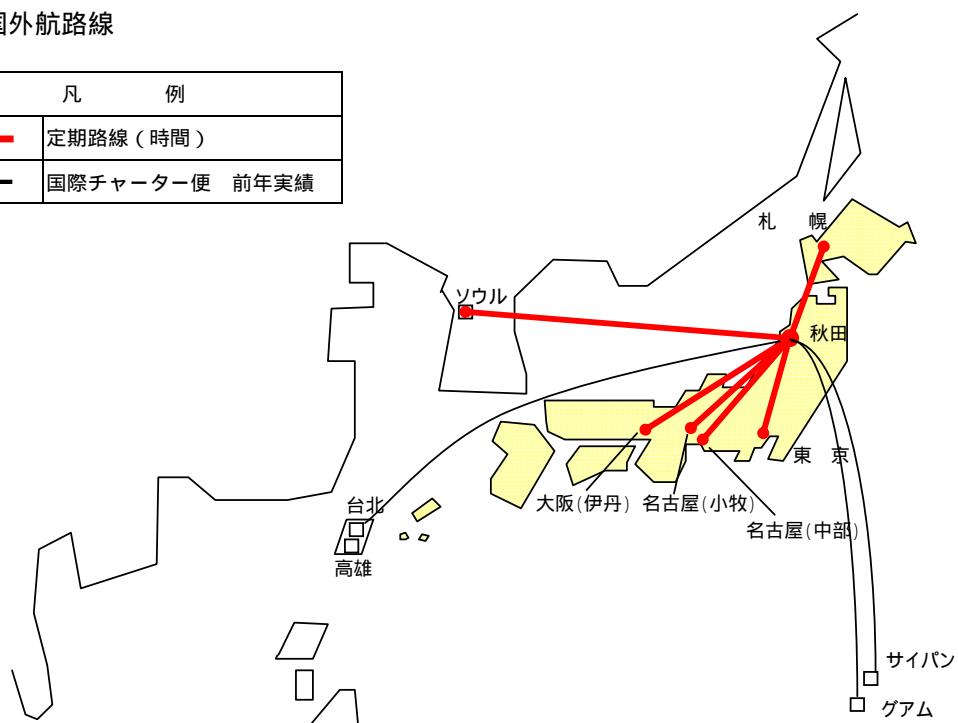
また、国際線においては、平成13年10月にソウルとの国際定期便が就航し、現在、週に3便(秋田発着 月・木・土)が運航しています。



秋田空港

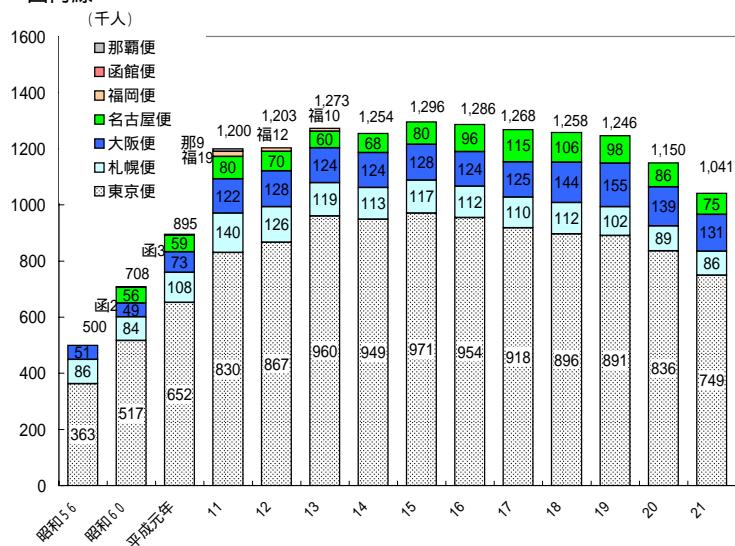
国内・国外航路線

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

国内線



秋田空港チャーター便の実績

国際チャーター便

(単位:回)

	56~15年	17年	18年	19年	20年	21年	合計
韓国	241			2			243
中国	63	4	1	1	2		71
台湾	36	45	43	10	16	20	170
香港	79						79
シンガポール	25						25
ハワイ	47	1					48
グアム サイパン	47		2	2		2	53
その他	52	5	1	3			61
合計	590	55	47	18	18	22	750

国際線

(単位:人)

便名	13年	14年	15年	16年	17年	18年	19年	20年	21年
韓国(ソウル)	4,737	32,551	24,660	25,657	25,207	33,945	31,964	31,863	31,477

就航 : H13.10.29

国内チャーター便

(単位:回)

	17年	18年	19年	20年	21年
九州					
沖縄	2	1	1	1	3
その他	3	1			
合計	5	2	1	1	3

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	20年	21年
貨物(国内)	1,063	2,771	3,928	6,138	6,197	4,163	3,719	3,474	3,519	3,699	4,537	3,805	3,431	2,781
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	1,255	730
小計	1,273	3,774	6,603	8,670	8,792	6,705	6,052	5,704	5,645	5,698	6,594	5,640	4,686	3,511
貨物(国外)							40	100	94	56	13	29	19	4
郵便(国外)														
小計							40	100	94	56	13	29	19	4
合計	1,273	3,774	6,603	8,670	8,792	6,705	6,092	5,804	5,739	5,754	6,607	5,669	4,705	3,515

(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。

大館能代定期便利用実績

(単位:人)

便名	11年	12年	13年	14年	15年	16年	17年	18年	19年	20年	21年
東京	86,373	108,334	120,853	118,285	123,613	118,070	117,559	112,812	107,291	100,017	91,554
大阪	46,093	32,196	38,414	47,705	46,973	44,556	39,538	30,615	29,876	25,243	22,673
札幌	14,115										
合計	146,581	140,530	159,267	165,990	170,586	162,626	157,097	143,427	137,167	125,260	114,227

国際線は就航していません

大館能代空港チャーター便の実績

(単位:回)

	10年	11年	12~19年	20年	21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	-	-	-
台湾	-	-	-	3	-
合計	8	1	-	3	-

貨物取扱実績

(単位:kg)

便名	14年	15年	16年	17年	18年	19年	20年	21年
東京	141,334	129,839	143,695	145,377	137,400	118,917	104,217	52,819
大阪	5,765	8,684	7,661	2,845	3,228	2,697	2,264	1,925
札幌								
合計	147,099	138,523	151,356	148,222	140,629	121,613	106,481	54,744

利用実績等の数値は、すべて暦年(1~12月)で記載しています。

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22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
奥羽線	(陣場)～(院内)	km 233.1	44	km 128.9	% 55.3	全区間電化
羽越線	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22年3月改正)

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

主要都市間の所要時間及び関係線区の最高速度

(平成22年3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	2:30	74.3	奥羽線 95
新潟～秋田	273.0	3:34	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22年4月1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	CONSISTENCE	602TEU	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	RBD JUTLANDIA	698TEU	高麗海運
韓国航路(釜山)	週1便	SUNNY MAPLE	342TEU	高麗海運
東南アジア航路	週1便	VEGA DAVOS ほか3隻	672～707TEU	陽海海運

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	20,564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

興亞海運(株)

・秋田 新潟 富山 釜山 苫小牧 秋田

南星海運(株)

・秋田 釧路 釜山 秋田

高麗海運(株)

・秋田 釜山 金沢 富山 新潟 秋田

・秋田 酒田 金沢 境港 釜山 秋田

秋田 - 東南アジア航路 週1便

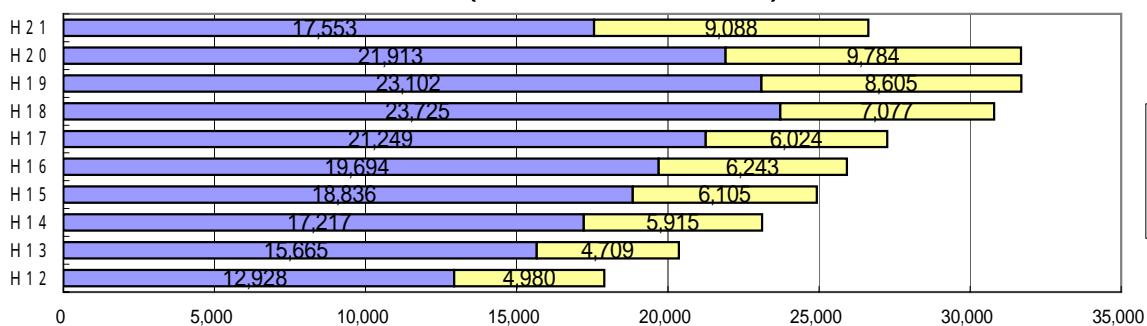
陽海海運株

・秋田 新潟 富山新港 釜山 木浦 基隆

香港 ハンコク レムチャバン 香港 基隆 木浦

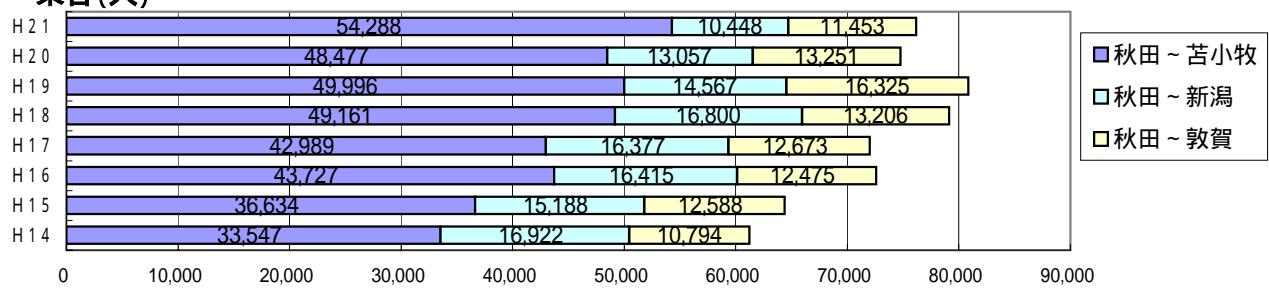
釜山 苫小牧 秋田

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)



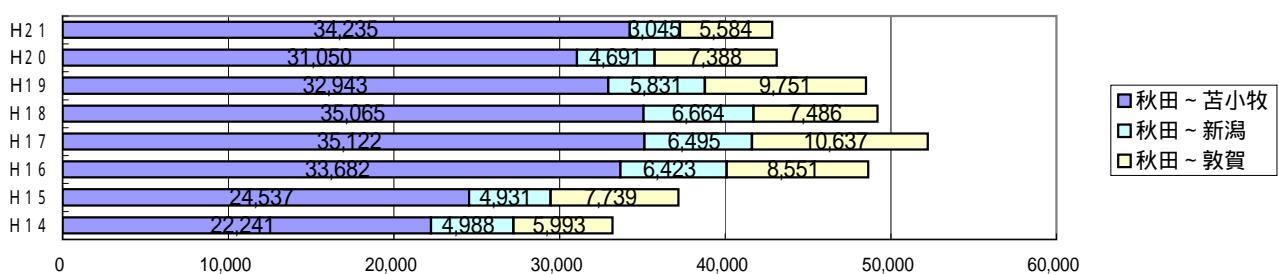
■ 輸入
■ 輸出

長距離フェリー利用実績 乗客(人)



■ 秋田 ~ 苫小牧
□ 秋田 ~ 新潟
□ 秋田 ~ 敦賀

自家用車・トラック(台)



■ 秋田 ~ 苫小牧
□ 秋田 ~ 新潟
□ 秋田 ~ 敦賀

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18分 急行 1時間59分			羽後本荘~矢島間 普通 38分		
助成等	輸送人員 (人)	補助金(千円)	運営費補助	近代化補助	輸送人員 (人)	補助金(千円)
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	422,784	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	155,149	12,995	348,604	38,385	11,665
19年度	443,170	142,501	10,000	328,289	40,083	14,804
20年度	470,541	157,927	14,347	330,723	39,277	23,896

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支援（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て支援（県単補助制度）を行っています。

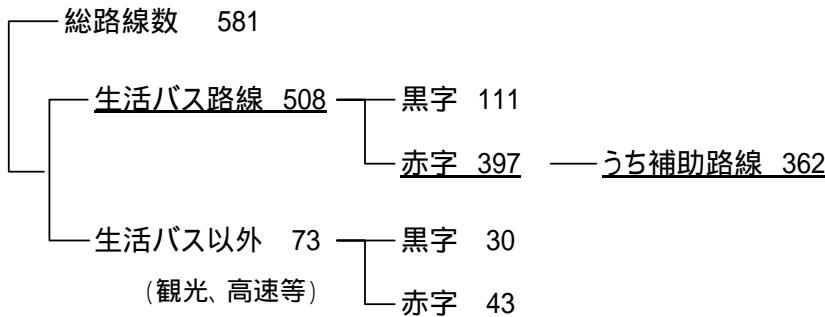
また、これらに加えて、利用者の減少等によりバス事業者による運行の維持が困難な地域においても、地域の利用実態にあった交通システムの再構築を促進し、市町村が主体となって運行する「マイタウン・バス」に対して支援を行っています。

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）

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	3,734,555	11,372,086	15,106,641	14.0%
平成20年度	3,730,429	10,572,221	14,302,650	13.3%

昭和44年度が利用者数のピーク

バス路線数の状況（平成21年9月30日現在）



仙北市有償運送「スマイルバス」(角館地区)

生活バス路線維持のための補助金交付額

年 度	国	県	市町村	合 計
平成19年度	120,658	403,298	933,235	1,457,191
平成20年度	106,112	398,872	1,010,501	1,515,485
平成21年度	91,109	334,498	850,450	1,276,057

注：運行費に対する補助金交付額を記載しています。
この他に、車両購入費や施設整備費に対する補助を行っています。