

秋田市における 公共交通に関する取組み

- 1 急行バス
- 2 バスロケーションシステム
- 3 バス専用・優先レーン
- 4 時差出勤
- 5 循環型バスの運行
- 6 パークアンドライド
- 7 秋田市交通局の廃止
- 8 「秋田市の公共交通（バス）に関する基本方針」の策定
- 9 バス利用実態調査
- 10 秋田市の明日の公共交通を考える懇談会
- 11 マイタウンバスの運行（西部地区）
- 12 北部地区予約式乗合タクシー実証実験
- 13 秋田駅前バス総合案内システム
- 14 秋田市地域公共交通庁内連絡会
- 15 交通政策室ホームページの充実

1 急行バス

かつて秋田駅発土崎・新屋方面などで運行されていたが、バス専用レーンなどが整備されていない状態での運行であったため、前に各駅停車のバスがいると、ただその後をついていくだけとなり、急行のメリットを発揮できなかった。利用者側から見ると、バス停で待っているにもかかわらず、目の前を通過していくなど、不満が発生する原因となっている場合もある。

現在でも、五城目線の一部や男鹿方面の路線などに急行バスが運行しているが、市街地では渋滞に巻き込まれてしまい、急行バスのメリットを生かせていない。生活路線バスというよりは都市間連絡バスといった意味合いが強い。



「広報あきた」第81号（昭和30年9月5日）

『市営急行バスをご利用下さい』

急行券不用、定期回数券でも乗れます。

秋田駅―土崎、新屋

新屋神社―土崎

土崎相染―新屋』

2 バスロケーションシステム（昭和56年～、現在は廃止）

無線通信やGPSなどを利用してバスの位置情報を収集することにより、バス停留所や携帯電話、インターネットでバスがどこにいるかなどの情報を提供するシステムのこと。

バスの運行にとって道路事情や天候による影響が大きく、鉄道などのほかの交通機関に比べて定時制の確保が難しい。バスロケーションシステムによってバスの位置情報を提供することで、利用者は待ち時間のだいたいの目安がわかり、時間を有効に利用することができる。

秋田市では昭和56年年3月から新屋線において試験運用を開始し、同年12月から本格運用を開始した。日本で最初の無線式バスロケーションシステムである。

2つ前のバス停をバスが出発するとランプが点灯し、バスの接近を知らせるシステム。

システムの老朽化、中央交通への移管に伴う路線の整理に伴い、現在では廃止されている。



バスロケーションシステムを搭載したバス停



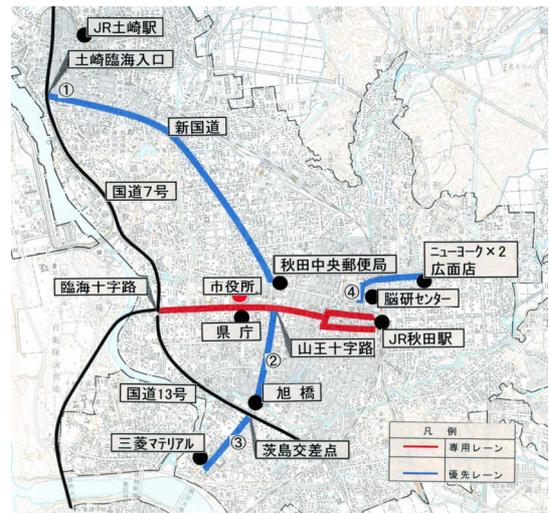
バスが接近するとランプが点灯する

3 バス専用・優先レーン（昭和49年～現在）

秋田市内では右図の路線にバス専用・優先レーンが設定されている。

秋田駅から臨海十字路までのルートは道路の車線数が片側3車線以上あり、比較的専用レーンが守られているが、新国道・手形方面は車線数が片側1ないし2車線であるため実質的に機能していない。

左折車の進入を拒むことができないなど、運用面での問題を抱えている。



バス専用レーン・優先レーン設定箇所図

設定の経緯

区分	区 間	設定時期	備 考
専用 レーン	J R 秋田駅西口～山王十字路～県庁・市役所～ 臨海十字路	S 4 9 . 7	両側1車線 午前7:30～9:00 午後4:30～6:00
優先 レーン	土崎臨海入口～（新国道）～秋田中央郵便局 同区間を優先レーンに変更	(S 6 1 . 1 0 当初専用レーン)	両側1車線 終日
	山王十字路～（新国道）～旭橋 茨島交差点～旧三菱マテリアル	H 1 5 . 1 1 S 5 6 . 3	片側1車線 終日 (山王十字路方向)
	脳研センター～（手形陸橋）～NewYork×2 (中央線変移システムを導入)	H 3 . 4	午前秋田駅前方向 に2車線、午後手 形方向に2車線



標識と路面表示



バス専用レーン（左）



専用レーンを走行するバスの列

4 時差出勤

①平成7年度秋田市交通需要マネジメント実施計画

増加を続ける自動車交通に対し、道路整備だけで渋滞対策とするには限界があることから、交通需要マネジメント（TDM）の一環として時差出勤実験を行った。

※TDMとは

Transportation Demand Managementの頭文字を取ったもので、自動車利用者の交通行動を変更することで道路交通の混雑緩和を目指すもの。

秋田市では事業所の過半数が中央地区に集中する都市構造となっており、交通流動、特に通勤目的交通に置いて一点集中型の傾向が強い。そのため、短時間に通勤目的交通量が集中し、道路交通の混雑を引き起こしている。そこで、始業時間をずらすことにより、通勤目的交通の平準化を目指して、時差出勤実験を行った。

実験は、国・県・市の職員等を対象に事業時間を30分繰り下げる時差出勤を行うものであり、無雪期と積雪期に行っている。

調査の内容は、

- 1 時差出勤（9:00始業）した人の通勤所要時間
- 2 通常出勤（8:30始業）した人の通勤所要時間
- 3 バスの所用時間
- 4 渋滞長

について調査を行っている。

いずれの調査結果も、ほぼすべての場合において時間の短縮や、渋滞長の軽減が見られており、始業時間をずらすことで地域の渋滞緩和に一定の効果を及ぼすことが確認されている。

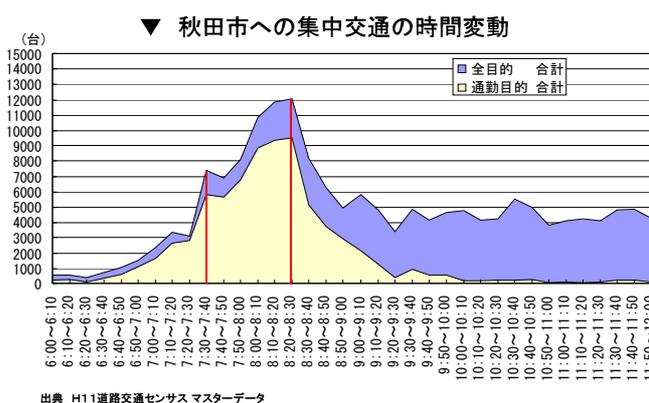
しかし、民間企業においては、「販売などの業種で営業時間が変えられない、銀行などの取引先や官公庁などの営業時間とずれると業務に支障が出る」という意見があり、事業主の8割が導入の可能性はないと回答している。官公庁においても、事務の煩雑化や経費の増大等を理由に時期尚早と判断し、実現には至っていない。

②秋田県

秋田県においても、平成18年7月から時差出勤を開始。現在でも継続的に行っている。8割の参加者が通勤時間の短縮を認め、7割が通勤時のストレス軽減を認めている。

【参考】秋田県建設交通部道路課HP

<http://www.pref.akita.lg.jp/icity/browser?ActionCode=content&ContentID=1189747764139&SiteID=0>



5 循環型バスの運行（商工会議所買い物バス（平成9・10年度））

秋田商工会議所が事業主体となり、中心街区内の回遊性・買廻性向上を目的に、6商店街を循環する無料買い物バスの運行を実施した。

運行委託の内容

試験運行 平成9年12月20日から平成10年1月5日

運行時間10:00～18:00

秋田市交通局 1台（ルート1周30分、30分間隔）

1日あたり16周。乗車人員延べ3,167人、一周あたり18.0人

翌年度の通産省（当時）「商店街等活性化先進事業費補助金」の採択を目的とし、その効果を測定するために試験運行を行った。

第1期 平成10年7月17日から8月16日

秋田市交通局 1台（ルート1周30分、30分間隔）

運行時間11:00～17:00

1日あたり12周。乗車人員延べ6,625人、一周あたり17.8人

第2期 平成10年12月12日から平成11年1月17日

秋田市交通局 1台・秋田中央交通 1台（ルート1周30分、15分間隔）

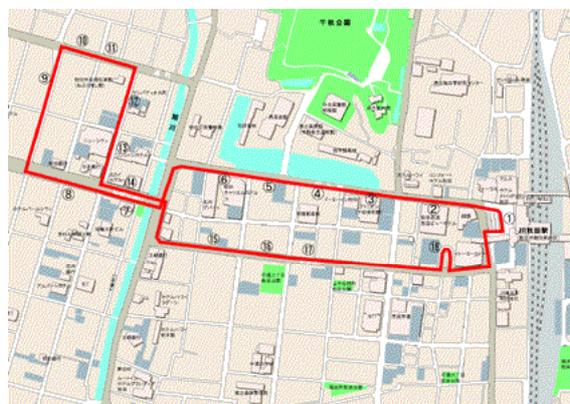
運行時間11:00～16:00

1日あたり20周。乗車人員18,394人、1周あたり平均24.9人

停留所

買い物広場	秋田駅前
本金西武※	アトリオン前
千秋公園入口	中土橋※
木内前	交通公社前
繁田園前※	酒の館きくや前※
通町二区	サンパセオ通町※
パティオ・あくら前※	ダイエー前
交通公社前	中通一丁目
中央通り※	中通二丁目

※は臨時停留所



買い物バスの運行ルート

実験の結果、消費者・商業者とも継続のニーズが高いことは確認された。しかし、一部の大型店しか恩恵を受けなかったなどの意見もあり、自費負担してまで実施するには費用対効果の面から賛同を得れず継続に至らなかった

6 パークアンドライド

四ツ小屋駅パーク&ライド実験（平成11年度）

TDM施策の一環として、四ツ小屋駅におけるパーク&ライド実験を行った。

実験内容

平成12年1月に四ツ小屋駅近傍に臨時無料駐車場を設置し、45名のモニターが自動車から鉄道に乗り換えて通勤・通学を行った。

実験参加者は御所野地区の住民が約半数、雄和地区の住民が1/4を占めている。

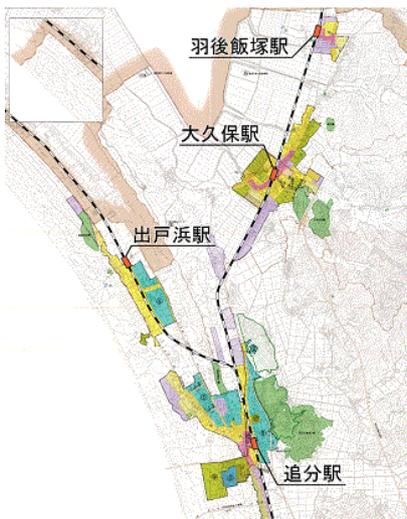
また、通勤・通学先は中通・大町・山王が2/3を占める。

実験参加者45名のうち、鉄道とバスを利用する人が29名、鉄道のみ利用する人が14名、鉄道を乗り継ぐ人が2名であった。

鉄道（乗り継ぎ無し）のみの場合は所要時間が自動車の場合とほぼ変わらないという結果であったが、乗り継ぎがある場合は所要時間が長くなるという結果になっている。利用者の意見としては、鉄道・バスともに、本数の増加を求める意見が多く、帰宅時に限定すると、終発時刻の繰り下げを求める声が多い。

総合的には、「渋滞によるイライラがなくなった」、「雪道運転によるストレスがなくなった」との意見が多く、年間を通して利用したい人が19名（42%）、冬期間のみ利用したい人が21名（47%）と参加意識は高い。しかし利用者からは、駅から200m以内、3,000円/月での駐車場整備が求められ、通年利用を想定すると400台規模の駐車場を整備する必要がある。ニーズに合った駐車場の確保は公共側だけでは難しく市民の協力が不可欠である。

本格的な導入のためには、駐車場の位置と料金、公共交通の運行本数が課題になる。なお、潟上市では、各駅周辺に無料駐車場が整備されるなど、パークアンドライドが進んでいる。



潟上市の都市構造

地域間鉄道トリップ

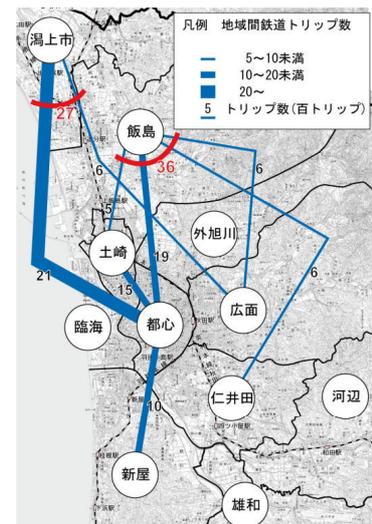
● JR井川さくら駅(西口側)



東口側 収容台数: 約60台
駐車台数: 撮影時40台

西口側 収容台数: 約90台
駐車台数: 撮影時63台

パークアンドライド駐車場の様子



他に、乗り継ぎ円滑化の例として車から新幹線へ乗り継ぎ可能なこまち駐車場がある。

7 秋田市交通局の廃止（平成12年～平成18年3月）

秋田市交通局は、市内で運行していた路面電車を1941年に民間から譲渡をうけ、秋田市交通課として交通事業を始めたものである。その後1945年に秋田市運輸局と改称し、1951年に秋田市交通局となった。

しかしながら、モータリゼーションの進展や交通手段の多様化、週休二日制の実施による休日の増加などの社会的要因により利用者の減少が毎年続き、事業の根幹をなす運送収入の落ち込みが激しく、利用者増を図るための様々な方策や経費の節減に懸命の努力をしてきたものの、地方公営企業法の原則である独立採算制を確保することは困難な状態に陥った。一般会計から毎年10億円程度の財政支援を受けながら事業を維持運営してきたが、慢性的な赤字経営が継続しており、累積欠損金および不良債務が年々増加するなど、企業内努力では対応しきれない状況であった。

平成8年 助役・関係部局長からなる庁内協議会を設置

平成9年 経営コンサルタントへ調査委託

平成10年 「交通事業調査特別委員会」を市議会に設置

平成12年 秋田中央交通と「秋田市交通局の路線移管に関する基本協定」を締結。
運行路線の段階的移管開始。

平成18年3月31日 交通事業廃止



各年度の移管状況

移管年度	移管路線数	移管系統数
平成12年度（第1年次）	3路線	8系統
平成13年度（第2年次）	16路線（15路線）	40系統
平成14年度（第3年次）	8路線（6路線）	29系統
平成15年度（第4年次）	7路線（6路線）	18系統
平成16年度（第5年次）	3路線	13系統
平成17年度（第6年次）	3路線（2路線）	8系統
平成18年度（第7年次）	3路線	4系統
計	43路線（38路線）	120系統

※ 移管路線数のカッコ書きは、複数年に渡って移管した路線（重複路線）を除いた移管実路線数である。

8 「秋田市の公共交通（バス）に関する基本方針」の策定（平成14年度）

バスは市内を広くカバーしており、日常における重要な移動手段として評価されているものの、自家用車が中心的な交通手段となり、バスの利用者が大きく減少している。また、平成14年の道路運送法の改正によって、バス路線の廃止が許可制から届出制に変更され、特に利用者の少ない郊外部の路線は存続すら難しい状況となっている。このようにバスを取り巻く環境が年々厳しくなっている中、今後バスの移動手段としての機能をどう維持していくかが大変大きな課題となっている。

こうした状況を踏まえ、バス路線の維持とより使いやすいバス交通の実現を目指すこととして、平成15年3月に「秋田市の公共交通（バス）に関する基本方針（以下「基本方針」という。）」を策定した。

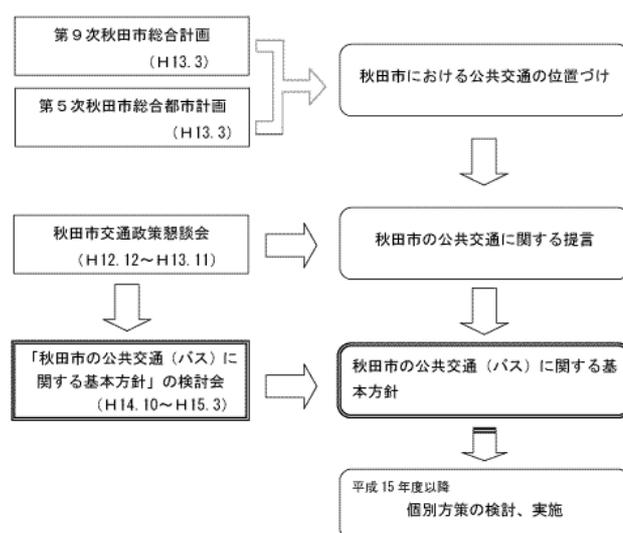
この基本方針は、第9次秋田市総合計画、第5次秋田市総合都市計画の策定経過にあわせて設立された「秋田市交通政策懇談会」において検討されたバスを中心とした公共交通整備に関する提言を受けて、提言内容を実現していくための整備方針と具体的な方策への取り組み方を示したものである。

基本方針の中では、バスのおかれている現状と課題を認識した上で、基本的考え方をまとめ、10箇年を目途として、3段階での整備方策の具体的方針と整備スケジュールを定めている。

しかし、本基本方針には、法令に基づく実効力が伴わないことや、交通局の路線移管の影響などにより、方針に掲げられた個々の施策の実施にはく遅れている。

【参考】公共交通(バス)の基本方針の策定HP

<http://www.city.akita.akita.jp/city/ur/mn/05kotu/page1.htm>



■ 整備スケジュール

個々の方策については社会実験等によって効果の検証、実現性の検討等を行
いながら、10箇年程度を目途として実施可能な施策から順次整備を進めてい
きます。

▼整備スケジュール

	方 策	第1 ステップ	第2 ステップ	第3 ステップ	主な主体
バス路線の整備	1. ターミナル機能の強化とこれを中心としたバス路線の再編			—	市、事
	2. 秋田駅西口、東口駅前広場に伴うバス路線の再編			—	市、事
	3. 都心商業地区内の循環型バスの運行	- - -	—	—	市、事
	4. 都心と周辺住宅を結ぶ循環型バスの運行	- - -	—	—	市、事
バス運行システムの整備	5. 乗合タクシーの導入	- - -	- - -	—	市、事
	6. バス路線の番号表示		—	—	事
	7. 利用者状況に応じた運行ダイヤの編成	—	—	—	市、事
	8. ワンコイン(100円)バスの運行	- - -	—	—	市、事
	9. ゾーン別料金システムの導入			—	市、事
	10. フリー乗降区間の設定			—	事
	11. 事前予約制の導入	- - -	—	—	事
	12. 飲食街と住宅地を結ぶ深夜バスの運行	- - -	—	—	市、事
	13. バス専用・優先レーンの整備			—	市
	14. バス信号優先システムの整備			—	市
バス利用環境の整備	15. バス停の整備	—	—	—	事、企、民
	16. バス利用案内、運行状況案内の情報板整備		—	—	市、事
	17. 携帯電話、インターネット等による情報案内システムの導入	- - -	—	—	市、事
	18. プリペイドカード等の導入と役割システムの導入			—	市、事
	19. ノンステップバス、低床バスや低公害バスの導入	—	—	—	市、事
	20. 都心商業地区との連携	- - -	—	—	市、商
	21. バス利用拡大のPR活動、啓発活動	—	—	—	市
	22. パーク&バスライドの導入	- - -	—	—	市、事

- - - - - 社会実験等 市：秋田市(国、県) 企：企業 民：市民

— 実施 事：交通事業者 商：商業者

9 バス利用実態調査（平成15年度～）

交通サービスを維持しながら、より効率的で利用者ニーズに対応した今後の公共交通のあり方を検討するため、秋田市各地区における住民の交通利用状況を把握すると共に、今後の公共交通に関するさまざまな施策について、住民の評価や利用意向を明らかにすることを目的として、秋田大学の協力を得て調査を行った。

調査実施箇所

平成15年度 西部地区

平成16年度 北部地区

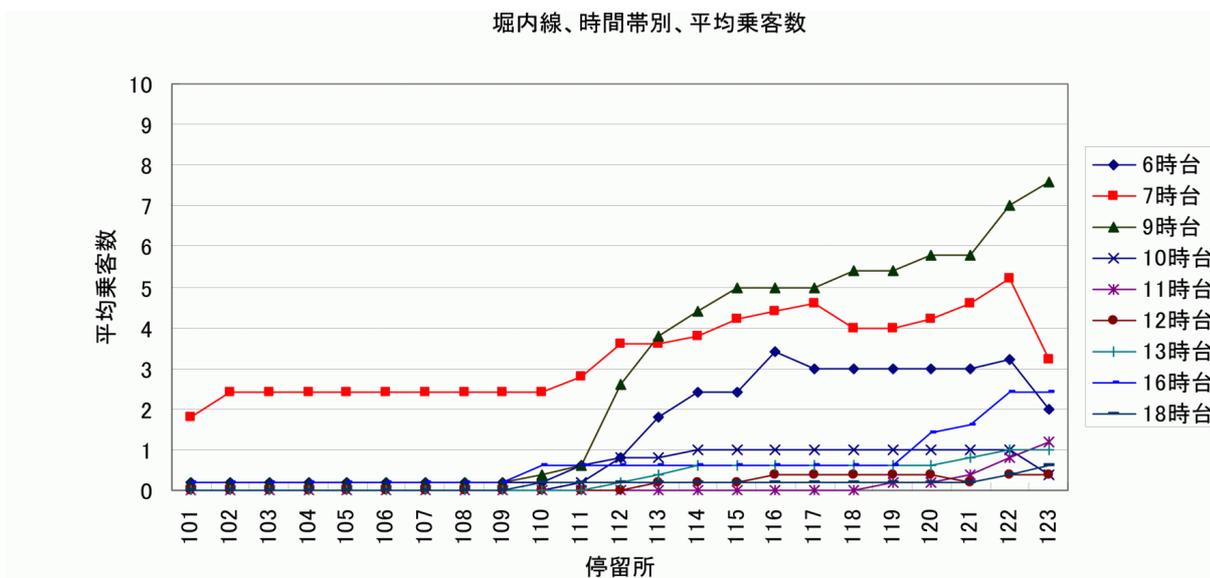
平成17年度 東部地区

平成18年度 南部地区（河辺・雄和地区）

調査では、

- 1 調査員が実際にバスに乗り込み、各バス停での乗降人数をカウントすることで、各運行ごとの利用状況を把握し、その路線について検討するための資料を作成した。
- 2 路線バス利用者のバス利用状況や外出機会の充足度、公共交通に対する要望を把握することを目的として、バス利用者アンケートを行った。
- 3 主としてバスを利用する人や、主として同乗交通やタクシーを利用している人を対象に、今後の公共交通施策を検討するため、バスの乗換システムや需要対応型交通導入の諸条件等に対する意向を把握することを目的とした世帯アンケート調査を行った。

調査結果からは、その地域ならではのバス事情などが窺えるとともに、乗換をともなう需要対応型交通への移行の可能性などが検討されている。



調査

結果の一例 時間帯によっては平均乗車人員が1名に満たないことが確認できる。

【参考】バス交通に関する施策のご案内HP

<http://www.city.akita.akita.jp/city/ur/mn/05kotu/mytown.htm>

10 秋田市の明日の公共交通を考える懇談会

平成17年9月から4回にわたり、「秋田市の明日の公共交通を考える懇談会」を実施した。学識経験者、市民代表、運行事業者団体、行政が委員となり、早期に実現可能な施策について検討を重ねた。

具体的には、他都市の事例を受けて、地域ごとの運行形態や路線の再編、乗り継ぎ拠点の設置、パークアンドライド、デマンド方式乗合タクシーなどについて議論を行っている。

懇談会では、シミュレーションによる検証をおこない、それををもとに議論を進め、想定される利点・問題点など多様な立場から様々な意見が出された。

【参考】「秋田市の明日の公共交通を考える懇談会」HP
<http://www.city.akita.akita.jp/city/ur/mn/05kotu/konndannkai.htm>

11 マイタウンバスの運行（西部地区・平成17年10月1日～）

郊外部における赤字額の大きな不採算路線は、ダイヤ改正・路線再編を行っても、赤字路線からの脱却は難しく、地域住民の移動手段の確保を図り、併せて、市の負担を軽減させるため、市が事業主体となり、バス事業者へ運行を委託するいわゆる「委託運行」を実施したものである。

委託運行は、道路運送法第21条に基づき、現在運行している路線バスをいったん廃止し、市が事業主体となったうえで、事業者の持つ運行ノウハウを活用し、「代替バス」を運行することをいう。（運行責任は運行事業者）

委託運行の利点としては、

- ・安価な運行事業者の選定が可能となり、運行経費が削減される。
- ・秋田県マイタウン・バス運行費等補助金の交付対象となり、市の負担額が軽減される。
- ・事業主体が秋田市であるため、利用状況に応じた路線再編・ダイヤ改正について市の判断で対応可能となる。

平成17年10月からは、西部地区3路線（豊岩線・下浜線・浜田線）において、試験的に運行を開始している。現在は、廃止前の路線バスの便数、料金を維持しているが、利用状況を判断しながら、別に設置する「秋田市マイタウン・バス西部線運行協議会」においてダイヤなどの運行形態を継続的に検討している。



マイタウンバス（豊浜ふれあい号 名称は公募による。）

【参考】マイタウン・バス 豊浜ふれあい号のご案内
<http://www.city.akita.akita.jp/city/ur/mn/05kotu/toyohama.htm>

12 北部地区予約式乗合タクシー実証実験（平成19年9月）

北部4路線（堀内線・下新城線・小友線・上新城線）については、平成16年度に行った利用者実態調査の結果などを踏まえ、平成19年3月に関係自治会や福祉団体等で組織する「秋田市北部地区公共交通研究会」において、北部4路線に代わる新たな運行形態としてデマンド型乗合タクシーについて検討している。

今回の実証実験は、

- ①事前予約が必要であることの影響
- ②乗り換えが必要となることの影響
- ③利用者、既存バス事業者および乗合タクシー事業者の課題

を検証するために実施する。具体的内容には、

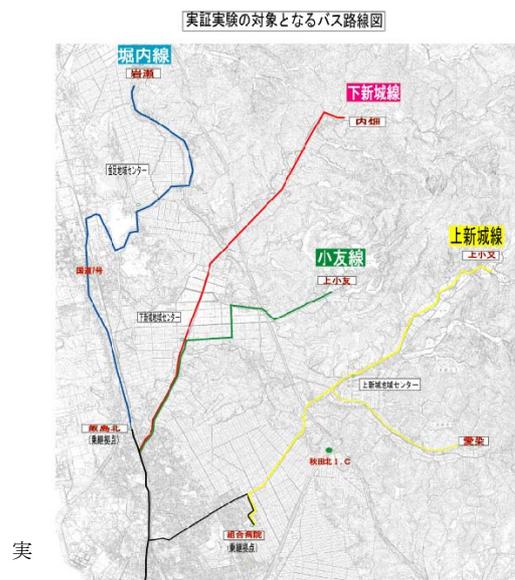
- ・対象区間において、路線バスに代えて、事前予約型乗合タクシーを運行する。
- ・起点の「秋田駅前」と乗継拠点（飯島北・組合病院）の間は、路線バスによる運行。
- ・乗継拠点をはさんで利用する人は、乗り換えが必要となる。
- ・乗車希望者は、1時間前までに、電話で、運行便、乗車地と降車地等を予約する。
- ・自宅付近で乗車又は降車できる。
- ・利用予約のない場合は、運休となる。
- ・乗合タクシーは、9人乗車できるジャンボタクシーを使用する。
- ・予約が9人で満員になった場合は、他の便の利用となる。

なお、北部4路線については、平成19年2月に、バス事業者から県に対して、廃止意向の申出がなされている。

今後は、一旦、路線バスによる運行に戻し、実証実験の結果を検証。代替交通について検討していく。



実際に運行したジャンボタクシー



実

実証実験運行ルート

【参考】秋田市北部予約式乗合タクシーの実験運行（実験は終了）

<http://www.city.akita.akita.jp/city/ur/mn/05kotu/h11.pdf>

13 秋田駅前バス総合案内システム

J R秋田駅前バスターミナル（西口・東口）は、多くの路線が輻輳し、路線別にバスのりばを示す案内板が設置されているものの、目的地に応じた路線、バスのりば、発車時刻等が分かりにくく、市民はもとより観光客や県外からのビジネスマンにとっても利用しづらいものとなっている。

このような状況に対応するため、J R秋田駅周辺に、簡単な操作で「バスのりば」や「バス発車時刻」等を表示する情報端末を設置し、公共交通の利便性向上および利用促進を図ろうとするものである。

システムは、J R秋田駅周辺にタッチパネル式の端末を3台設置し、秋田駅（西口・東口）を出発するバス（高速バスを含む。）について、目的地のバス停名や住所、公共施設等から検索し、直近の出発時刻や料金などを表示するものを予定している。



【参考】秋田駅前バス総合案内システムについてのHP

<http://www.city.akita.akita.jp/city/ur/mn/05kotu/machidukuri.htm>

14 秋田市地域公共交通庁内連絡会

市民の移動手段の確保、コンパクトシティの実現等の観点から、本市の地域公共交通の活性化および再生の推進策について、部局の枠を超えて検討するために、「秋田市地域公共交通庁内連絡会」を設置。第一回目の連絡会を9月25日に開催した。

庁内連絡会では、秋田市地域公共交通協議会と連動して、

- ・秋田市の地域公共交通の活性化および再生の施策に関すること。
- ・秋田市地域公共交通協議会における協議事項に関すること。

について、検討していくこととしている。

公共交通再生庁内連絡会 委員リスト

部 局	課 所 室	備 考
都市整備部	次長	会長
市勢活性化推進本部	市勢活性化推進本部	市勢活性化の推進
企画調整部	市民協働・地域分権推進室	市民サービスセンター設置構想
財政部	管財課	市有地の賃貸
市民生活部	生活総務課	交通安全・自転車駐車場
福祉保健部	障害福祉課	障害者交通費補助事業
	児童家庭課	保育所の送迎バス
	介護・高齢福祉課	高齢者バス優遇乗車助成事業
秋田市保健所	健康管理課	精神障害者のためのバス割引制度
商工部	商業観光課	商業・観光
	工業労政課	企業集積促進
	港湾貿易振興課	港湾整備・利用
建設部	道路建設課	道路整備
	道路維持課	道路管理者
都市整備部	交通政策室	交通政策 買い物広場(まちづくり整備室) 東口駅前広場(市民交流プラザ管理室)
	都市計画課	都市計画
地域振興局	総務課	河辺・雄和
秋田市教育委員会	学事課	通学費補助、スクールバス

15 交通政策室のホームページの充実

交通政策室では、従来からホームページでの情報発信を図るため、より充実した内容のホームページとなるよう、更新作業を行っている。

今までに行われてきた施策の紹介や、各種会議の資料・議事要旨など、より多くの情報を提供できるよう、随時更新を行っており、また、各種関連団体等へのリンクも承認のとれたものから追加していく事としている。

今後も公共交通の活性化につながるよう、より多くの情報を提供していく事としている。

都市総務課 交通政策室

2007.9.21更新

秋田市地域公共交通協議会の設置について追加しました。9月27日に第1回協議会を開催します。

交通政策室の主な施策

- ▶ バス交通関連施策
 - ▶ 施策に関するご案内はこちらです
 - ▶ マイタウン・バス「豊浜ふれあい号」を運行しております
 - ▶ 雄和地域循環バス「ユウゲル」の案内はこちらです
- ▶ 鉄道関連施策
 - ▶ 秋田新幹線の利便性向上と奥羽・羽越両線の高速化・複線化を働きかけます
- ▶ 空港関連施策
 - ▶ 秋田空港の利活用を促進するため、滑走路延長の事業化の促進や国際航空貨物の取扱機能拡充など、空港機能の充実を働きかけます
 - ▶ ソウル便の利用促進をはかり、国内外の航空ネットワークの充実と拡大を働きかけます

交通政策室からのお知らせ

- ▶ [第1回地域公共交通協議会を開催します。](#)
- ▶ [冬期間のバス交通の円滑な運行確保のお願い](#)はこちらです
- ▶ [バス車内事故防止キャンペーン等の実施についてのご案内](#)はこちらです
- ▶ [共生のまちづくり助成事業の採択についてのご案内](#)はこちらです
- ▶ 毎月第4金曜日は「[エコ交通の日](#)」、みなさまのご協力をお願いいたします
- ▶ [中心市街地駐車場マップ](#)のご案内はこちらです
- ▶ [高齢者専用回数券\(ゆうゆう乗車券\)](#)のご案内はこちらです

リンク(公共交通機関・行政)

- ▶ 路線バス・高速バスの案内 [秋田中央交通株式会社](#)
- ▶ 航空機の運航状況の案内 [秋田空港ターミナルビル株式会社](#)
- ▶ 観光タクシー、料金案内、タクシーの各種便利なサービス [秋田県ハイヤー協会](#)
- ▶ 東北地方および全国の交通政策全般について [国土交通省東北運輸局ホームページ](#)
- ▶ 秋田県の陸事・海事に関する情報について [国土交通省東北運輸局秋田運輸支局](#)
(支店・客室所の情報から秋田運輸支局へお入り下さい)

ページが表示されました

【参考】交通政策室ホームページ

<http://www.city.akita.akita.jp/city/ur/mn/05kotu/default1.htm>