

会 議 議 事 録

件 名	令和3年度第2回長泉町地域公共交通協議会
日 時	令和3年7月1日（木） 午後1時26分～午後2時45分
場 所	防災センター多目的室
出欠席の状況	【出席委員】14人 【欠席委員】1人 【事務局】5人 【随 行】3人
I 議事	
1 開会	
2 会長挨拶	
3 委員及び事務局紹介	
4 協議事項	
(1) 退出意向路線について（富士急シティバス（株）駿河平線）	
(2) コミュニティバスの路線再編（案）について	
5 報告事項	
(1) マイナンバーカードを活用した高齢者等のタクシー利用助成事業について	
(2) 長泉なめり駅ロータリーの改修工事について	
6 その他	
7 閉会	

II 議事概要

- 1 開会 (13:26~13:30)
- 2 会長挨拶 (13:30~13:32)
- 3 委員及び事務局紹介 (13:32~13:35)
- 4 協議事項 (13:35~14:16)

(1) 退出意向路線について (富士急シティバス (株) 駿河平線)

<富士急シティバス (株)> **資料1**に基づき説明

資料1に基づき説明する。

コロナの終息状況の改善が見られない中で、弊社は2期連続の事業落ち込みとなっており、売上は前年比55%を切る前代未聞の事態となっている。損益についても、2億円を超える大幅赤字と企業存続の危機的な状況にある。対象路線の概要について、長泉町と三島市を結ぶ路線であり、静岡がんセンターへのアクセス、駿河平地区の通学需要を担っている路線である。運行状況の回数は2ページ記載の表を参照願いたい。バス料金は、三島駅からがんセンターまで410円、クレマチスの丘まで500円、駿河平まで550円となっている。昨年度、1日あたり約220人の利用があった。収支状況については、昨年度12月時点で若干変更があり、国の方から12月の協議会開催後に、要件緩和という名称で追加でご支援 (約200万円) いただいた。バス事業者の負担額と補助金額に若干変更があるため、ご確認をお願いしたい。3ページは、駿河平線の再編の案を示している。現状、駿河平線が1系統、がんセンター線が3系統となっている。これらの三島駅から広小路を経由している駿河平線とがんセンター線を統合し、全体的な利便性の低下を最小限に抑えつつ、効率化を図りたい。場合によっては駿河平線の運行本数が前後する可能性があり、今後検討させていただきたい。

再編については、次のダイヤ改正である4月を目途にさせていただき、審議を願いたい。

<事務局> **資料1**に基づき説明

退出意向の申し出を受け、6月上旬に関係自治会の役員に対し現状の説明および自治会の回覧で周知を実施した。児童の通学利用や高齢者等の日常的な移動手段であることから、必要性の高さを改めて認識していただいた。町としても、当該路線については運行継続をお願いしたいと考えているため、路線の周知や路線バス補助金による支援などに取り組んでいくとともに、運行便数等の再編案の詳細が決まり次第、関係自治会や学校等との調整を行う。

<質疑>

[委員代理]

再編後の運行本数は検討中ということであるが、今の段階で明確にこの本数がいいと明言できないのが正直なところ。

駿河平線は国県町で補助金を出している関係で、変更したから増額になるというわけにはいかない。もう少し具体的に説明をいただきたい。

そもそもがんセンター線が3系統あるのになぜ駿河平線を統合するのか。

駿河平線で長泉なめり駅を追加する理由は。需要はあるのか。

[富士急シティバス（株）]

今後そのことについて4月までに協議を進めていきたい。

[委員]

周辺市町の三島市を含めた形で調整をお願いしたい。

[富士急シティバス（株）]

そのように調整を図りたいと考えている。

【審議結果】

賛成全員で、次回以降の協議会で具体的な再編案を提示し審議することについて決した。

(2) コミュニティバスの路線再編（案）について

<事務局>資料2に基づき説明

1 ページには、当町のコミュニティバスの再編検討経過について記載している。長泉清水循環バスは、平成15年に当町と清水町で協議会を設置し運行を開始した。平成18年に清水町から撤退の申し出があり、その際にルート変更を実施し当町単独で運行している。長泉なめり駅から静岡医療センターを結ぶ総延長22km の路線で運行している。現在の運行上の課題として、路線延長が長く渋滞等の影響もあり定時制が確保できないため、時間帯によっては大幅な遅延が生じること、これによる運転手の休息時間が確保できないなどの事態が生じている。

長泉町交地域公共交通協議会では、平成30年度から再編についての議論を始め、令和元年度にコミュニティバスの再編方針を包含した地域公共交通計画の策定を決定、令和3年2月に長泉町地域公共交通計画を承認した。町では、平成30年度から令和2年度にかけてコミュニティバスの再編方針や地域公共交通計画を検討する中で、町民アンケートの実施やバス事業者、シニアクラブや身障福祉会等の団体へのヒアリングにより意見を把握し、令和3年3月にコミュニティバスの再編方針を包含した長泉町地域公共交通計画を策定した。

2 ページから4 ページ上段までは、3月に策定した長泉町地域公共交通計画に定められているコミュニティバスの再編方針である。新規対象エリアは、主にバスでサービスするエリアで、鉄道駅から1,000m 圏域、既存のバス停から300m 圏域から外れるエリアを新規対象とする。導入条件は、①道路幅員が確保され、バス車両の通行ができること②一定の需要が見込まれることの2点をクリアできる場合に導入を行う。今回のコミュニティバスの再編の考え方は、バス車両を1台から3台に増やし、サービスを充実させる。新規対象エリアをカバーし、鉄道駅1,000m 圏域内であってもバス停圏域で外れるエリア等のサービスを充実させる。また、現在の課題の解消を目指すとともに、日常的な買い物や通院に利用しやすい編成を目指す。乗り換えについては、路線間に乗り換えの拠点を設定し、乗り換えハードルの軽減に努める。ルートについては、交通計画に示した複数案の中から1案を選定して運行する。詳細なルートやバス停についてはバス事業者、交通管理者等の意見を踏まえ実現可能なルートを設定する。運行状況のモニタリングについては、年に1回、利用者の状況や町民から寄せられる意見等を踏まえて当協議会において検証・検討を行う。3 ページと4 ページ上段には、長泉町地域公共交通計画に記載されたルート案1から3までを記載している。後程説明するが、今回の事務局案は案1と案2をベースとした検討を行

っている。4ページ下段について、再編を検討する中で、現在の課題を解消する手段のひとつとして周辺道路の渋滞を回避するため、南一色広場前の国有地に新たなバス車両待機所の設置を検討する。今後、設置に向け関係各所と調整を進めていく。5ページはサービス水準について記載している。ルート案決定後の事業計画策定時に詳細検討を進める際の方針を示している。各路線の運行事業者については、町内で一般乗合旅客運送事業の許可を得て乗合バスの運行を行っている事業者から選定するものとし、事業への取り組み姿勢や現在のコミュニティバス及び乗合バスの運行実績、人員体制等を踏まえて決定する。バス停については、地域公共交通計画で設定した主にバスでサービスするエリアの中で鉄道駅1000m圏域、既存バス停から300m圏域から外れるエリアに重点を置いて設定する。また、乗り換え拠点を設定し、乗り換えのハードルを低くする。ダイヤについては、定時制を確保しやすく、日常的な買い物や通院での利用ができるダイヤを目指す。運賃については、乗り換え抵抗の軽減を図るため「乗継券」や通し運賃の導入などを検討する。車両は現在の1台での運行から、最大3台での運行とする。新規路線については、生活道路の走行を考慮し小型バスとし、環境負荷軽減のためEVバスの導入を積極的に検討する。再編のスケジュールについては、年内に事業計画の策定を終え、各種手続きや周知期間を経て令和4年10月以降の再編運行を目指す。

ここまでで説明を一旦区切らせていただき、ここまでの内容についてご質問等あれば、お願いしたい。

<質疑>

なし

<事務局>資料2に基づき説明

具体的なルート案について説明する。6ページ、今回提示するルート案については、平成30年度に実施した町民アンケートの結果や道路状況、バス事業者へのヒアリング、3月に実施した試走の結果を元に比較検討した結果、案1と案2をベースとしたルートを検討した。まず、南北線の変更案は、ルートの発着を南一色広場前とし、下長窪方面のルートを削り南北の移動に特化したルートとする。これにより距離が約4km短縮され、所要時間も短縮される。メリットは、町内の主要施設、清水町のサントムーン柿田川、静岡医療センターへ乗り換えなく移動でき、国道246号の渋滞回避が可能になる。デメリットは、下長窪エリアを経由しなくなる。対応策として、循環線からこの南北線への乗り換えがスムーズになるようなダイヤ設定を行う。7ページ、再編案A案は案1をベースにしたルート案である。福祉会館～役場、池田終線沿線を境とし南北別の循環線を運行するもの。北部循環を反時計回り、南部循環を時計回りとし、福祉会館～役場周辺では同一バス停での乗り換えを可能とする。所要時間はそれぞれ35分前後で1日に8便以上の運行が可能と考える。メリットは、路線が短いことから定時制が確保できること、小型バスにより幅員の狭い道路を走行できることである。デメリットは、南北それぞれの乗り換えを行う際は福祉会館等での乗り換えが必要となること、片回りのため行きと帰りで乗車時間に差が生じることである。他路線への乗り換えは、福祉会館で南北の相互乗り換えが可能となるよう配慮するとともに、南北線と待ち合わせ時間が少なくなるように調整する。ルートの特徴は、南循環では

鮎壺から一部沼津市内を走行し、尾尻地区をカバーするルートとする。8ページ、案1をベースにした再編案のB案である。先ほどのA案と類似しているため、相違点のみを説明する。A案は、南循環でカバーしていた尾尻地区を北循環のルートでカバーする。南循環は鮎壺から沼津市方面へ向かわず、福祉会館方面へ県道大岡元長窪線を北上するルートとしている。これにより、北循環は1.5kmの延長増、南循環は0.8kmの延長減となっている。9ページ、案2をベースにした再編案C案である。同一ルートを逆方向に同時運行するものである。ルートについては、B案のルートを採用しているがA案のルートでも対応が可能である。運行距離は18.5kmとなり、延長が長く1日に各6便、合計12便程度の運行を想定している。車両は小型バスを採用する。メリットは、乗り換えなく南北移動ができること、行きと帰りで乗車時間が同じになることである。デメリットは、路線延長が長く定時制に影響を及ぼす恐れがあること、便数が少なくなることである。乗り換えについては、福祉会館での相互乗り換え、南北線と待ち時間が少なくなるように調整を行う。

<質疑>

[委員]

再編案A案とB案は上下の2路線、C案は全体を通して運行。A案とB案とC案は、全て運行距離18.5kmと同等だが、なぜC案の運行経費が1,000万円程他と比較して高いのか。

比較するのに収支と想定乗客数の数値を提示していただきたい。

[事務局]

走行距離×便数×単価をかけて数値を出している。C案は、1便当たりの距離が長いことと便数が多いことから、走行距離が長くなっている。A案とB案は現在8便で想定しているが、10便まで走行可能と考えており、A案とB案についても金額は増加すると予想する。今後詳細を示していきたい。

[委員]

経費を考えることも必要だが収支も考えるべきである。町民の利便性の向上、需要の拡大を考えたとき、町民のみんながこことつながるといいなと思っているのが三島駅である。全ての再編案について共通するのが、三島駅とのつながりが切れていること。三島駅とつながることができれば、町民の利便性の向上、需要の拡大も望めるのではないかと考える。

[事務局]

平成30年度に実施したアンケートにおいて、三島駅のニーズがあることは承知済み。一方でルート設定にあたって、既存の路線バスと極力競合しないようにしていきたいと考えている。そのような必要性も考慮しながら、今後バス事業者・三島市と協議を進めていきたい。

[委員]

様々な条件をクリアしなくてはならないのはよくわかる。しかし町民ファーストで、町民の意見に重みを持って取り組んでいけたらと思う。

[委員代理]

路線バスは路線バスの役割、コミュニティバスにはコミュニティバスの役割がある。それぞれ

の明確な住み分けを行うべき。もし三島駅をつなぎたいとなれば、路線バスに三島駅を接続するなど、そういった他の方法もあると考える。路線バスも含めて考えてもらいたい。

[委員]

サービス水準の案ということで、定時制を確保するのが非常に重要視される。そのためにはメリット・デメリットを識別し、明確に示すことが必要である。

三島駅については、今回の法改正は地域の公共交通の総動員ということで、そういった意味では様々な連携が非常に重要となる。バス停の設置の要件等あるとは思いますが、そのあたりも含め検討していただきたい。

[委員]

ほかにも手段はあると思う。それがうまくコミバスとともに機能するような案になればいいなと思う。

両回りある方がおそらく利用者は利用しやすいと考える。乗り換えがないのは非常に大きい。今弊社は清水町循環を運行しており、当初は片回りだったが、町民の要望が多く、現在両回りで運行している。それによって全体的に利用者が増加した。その点ではメリットはあると考える。一方で、交通事業者としては適法な形で運行しなくてはいけないため、再編案をみると走行距離が長い。なるべく利用者が利用しやすいものをつくらなくてはいけない。利用者が「絶対両回りがいい」となれば、それを適法な形で運行できるように少しずつ変えていくなど、検討を進めていきたいと思う。

<事務局>

本日欠席の委員に、事前に今日の内容を説明したところ、「高齢者が途中の乗り換えで乗り降りするだけでも負担になる。C案がもし実現できるのであればこれがいかな」という意見をいただいている。「その周知もネットワークながいずみの中で共有する、マイナンバーのタクシーなどうまく組み合わせて使えるようになるといい」という話もいただいている。運転手の労務環境が長いルートになるとどのようにクリアするかといったところが課題となる。そのあたりも含めて協議を進めていきたい。

【審議結果】

賛成全員で、次回の協議会で具体的な再編案を提示し継続審議することについて決した。

5 報告事項 (14:16~14:44)

(1) マイナンバーカードを活用した高齢者等のタクシー利用助成事業について

<事務局>資料3に基づき説明

本事業は、令和3年6月8日付で群馬県前橋市にて同様の事業導入実績のある事業者と契約を締結し、後ほど説明するスケジュールに基づき、システム構築等を進めている。買い物、通院などの日常的な生活利用を目的として制度内容を検討している。まず、制度概要について、資料3の1ページを説明する。対象は、マイナンバーカードを所持しており、かつ、①~③に当てはまる方である。利用登録を必要とし、役場にてマイナンバーカード内に資格情報等を書込むことで利用が可能となる。支援内容は、1人で利用する場合は、迎車料を含めたメーター運賃の半額で

上限600円までを支援する。600円を上限としているのは、町で利用を想定している2～3km程度を利用した場合のタクシーのメーター運賃がおよそ1,200円程度であり、その半額程度の支援を想定して600円を支援額としている。本日配布した補足資料に、長泉町役場を起点に1.0kmから2.5kmまでの距離を参考に記載している。直線距離であるが、東名高速道路より北側を除くと、概ね町域全体の移動ができる。次に、会員が乗り合った場合の支援について説明する。2人乗合の場合は800円、3人乗合の場合は1,200円、4人乗合の場合は1,600円までを支援するものとする。半額支援という概念はないため、メーター運賃の全額が支援対象となるケースもある。資料にも記載されている例のとおり、乗合で利用した場合は、利用者負担および町の支援額が軽減されるケースがある。支援回数は、1人1日2回まで、年間上限回数を90回程度で考えている。対象地域は、発着地のいずれかが長泉町内であることを条件とし、隣接する沼津市、三島市、裾野市、清水町の行き来となる。利用時間帯は、午前7時から午後7時までの間に乗車した利用が対象となる。なお、制度の詳細については、高齢者や障がい者施策の担当課との情報共有、助言を受け、制度の詳細を7月中に固めたいと考えている。

続いて2ページ、利用者の視点からの運用イメージを中心に説明する。まず、利用登録の申し込みについては、マイナンバーカードを持参し、役場で利用者ID、年間回数、日次回数などを書込むことで申し込みが完了となる。また、利用登録については、町内の一部公共施設での実施も検討している。続いて、赤点線枠内の利用時の運用イメージを説明する。利用者は、タクシーに乗車をした際に、乗務員が操作する端末にマイナンバーカードをかざす。カードを認識すると、残りの利用回数が音声でアナウンスされる。そして目的地に到着したとき、乗務員が端末を操作し、メーター運賃等を入力し、システムにより割引を適用、利用者負担額を算出する。利用者負担の請求がある場合には、その代金を支払う。3ページに乗務員が操作するシステムの画面イメージを添付している。画面の構成は、今後、制度の詳細をかためていくなかで確定をする。

最後に4ページ、スケジュールについて説明する。11月24日～12月下旬の実証実験に向け、9月～10月頃に実証実験のモニターを募集し、11月からモニターの利用登録を受付するとともに、タクシー事業者等の関係者へのシステムデモを実施する予定である。本格運用については、アンケートを含む実証実験の結果を踏まえて制度内容の見直し、検討やそれに伴うシステムの改修をするために令和4年度の5月頃を予定している。

<質疑>

[委員]

対象の「①75歳以上の方②身体障害者等③運転免許を自主返納した方」これらでマイナンバーカードを現在取得している人は何%いるのか。

[事務局]

②と③については状況確認できていないが、①75歳以上の方の交付率は、令和3年6月14日現在で5,140人のうち1,421人の27.6%となっている。

[委員]

順序が違う。町としてマイナンバーカードを利用した補助事業を行うのであれば、まずマイナンバーカードの交付率の向上を図らなければならない。それに対してどんな手を打っているのか

教えていただきたい。交付率27.6%は非常に低い。町民は、マイナンバーカードを持っていれば、このような恩恵が受けられることを町として公表していないためわからないと思うが、今後将来に向かって町としてマイナンバーカードをどのように使っていくのか、開示していく必要がある。それによってマイナンバーカードの必要性が重要になってくると思うがいかがか。

[事務局]

正直マイナンバーカードを活用した具体的なサービスはない。今回初めてマイナンバーカードを活用したタクシー利用の助成を考える中で、いかにマイナンバーカードを使用し様々なサービスを受けられるかというのを示さなければ、普及はされないと考える。75歳以上の方の交付率27.6%は見方によっては少ないと捉えられるが、一方でかなりの方がこの年齢にしてみると取得されている状況である。ただこの状況に満足せず、今後普及させていく方針である。いずれにしても町としてはマイナンバーカードを使用し、タクシーだけではなく様々なサービスが受けられることを示すことによって、普及させていきたい。順番が違うという考えもあるが、まずはこういうサービスができるということを周知して、マイナンバーカードの普及を図りたい。

[会長]

鶏が先か卵が先かの話の部分で、マイナンバーカードについては国策として、国は普及に力を入れているが進んでいないのが現状である。つまりマイナンバーカードを使って受けられるサービスがなく、取得しなくても私生活に支障がない。そうした中で、本来であれば、ワクチン接種の際に接種券の代わりにマイナンバーカードの番号を使用することができたならば、接種券など不要であったという話もある。今回のタクシー利用助成事業によって利用促進することもあるが、マイナンバーカードの普及のために、町民が取得しやすい手続手法の構築を図りたい。そういった手法を取り入れた中で、今までは取得を希望される方がわざわざ役場に来ていたが、こちらから出向き、できるだけ普及を促進した中で、マイナンバーカードのサービスを受けられる分母を増やしていきたい。副会長の言うとおりに、交付率が増えなければこの新事業を実施する意味がない。事業開始までにはある程度、交付率を上げないといけないと考える。シニアクラブの皆様を協力をいただきながら、交付率を高めたうえでサービスを提供したい。

[委員]

マイナンバーカードの交付率の話をしているが、会長が言う通り、交付率を増やすためには利便性を感じなければ誰も取らない。そういう意味では、現時点で27.6%は、何もメリットがないもしくはサービスがない時点で27.6%ということ。タクシーの助成金をやることをアピールすれば、交付率は増加すると考える。事業実施前に、27.6%について低いという話ではなく、このサービスをやることで27.6%がどこまで増えるかが重要である。現時点で27.6%が低いからではなく、それを伸ばすためのサービスのひとつであると私は受け取っているが、そういう受け取り方で正しいか。

[会長]

それも目的の1つである。これをやることによって、さらにマイナンバーカードを活用したサービスができないかを検討していきたいと考えている。

[委員]

そのようなサービスを増やしていけば、マイナンバーカードの交付率は増加する。サービスの

提供なしに交付率の増加を図ることができれば苦勞しないが、それは不可能である。この話は交付率増加に向けての第一歩として受け取っているがよろしいか。

[会長]

そのとおり。マイナンバーカードの交付率27.6%は、昨年度のペイペイ等のポイント制度により急激に伸びた。それまでは交付率は一桁台であった。9月末の〆切の際は、住民窓口課が対応しきれないほどの混雑状況であった。何かこのようなメリットがないと取得しないと考える。これが1つのきっかけになってくれればと思っており、町がどこまでできるか探りたい。

[委員]

逆に73%の方がなぜ取らないのかという理由を知る必要があるのかもしれない。

[会長]

その理由の一つが手続きが面倒であること。役場に2回来ていただかないとできない。一度で済むような手続きも今後検討していきたい。

[委員]

実証実験の際、マイナンバーカードを所持していない人も募ることで、メリットを感じさせることができれば、マイナンバーカードの取得につながると考える。

[委員]

対象の中で運転免許自主返納した方とあるが、自主返納された方は運転記録証明書を同時に発行される方が多いが発行するかしないかは本人次第である。運転記録証明書を発行していない人でも助成の対象になるのか。もし仮に対象となるのであれば、当署として「このようなサービスが長泉町にある」といった配布物や、「この人は自主返納した人ですよ」といった証明書など、当署としてその方々への配布物を考えているか。

[事務局]

運転記録証明書を発行していない人でも助成の対象にしたいと考えている。運転免許自主返納した方への確認書類は、運転記録証明書で考えていたため、警察の方にも相談、協力をお願いさせていただきたいと考えている。

[委員]

利用時間帯が7:00~19:00となっているがなぜか。

[事務局]

この制度は日常的な利用を想定している。病院の閉まる時間等を考慮し、この時間帯に設定させていただいた。

[委員]

例えば、夜間に救急車で病院に行ったが入院する必要がなく、帰りタクシーを利用した場合には、助成にはならないか。

[事務局]

今回の案では利用の対象にはならない。

[委員]

今後バスの方へ事業を拡大する可能性はあるのか。

[事務局]

バスについては、バス事業者にヒアリングに行った際、活用策を相談させていただいた。町としても公共交通の枠組みの中で、バスも同様な支援の対象にしたいと考えているが、話しを聞く中で、バス事業者は現在交通系 IC の整備をしており、そちらの制度に何かしらの補助や支援をするのか、もしくはマイナンバーカードの仕組みの中でバスの乗車に支援を組み込めるのか、今の時点で結論が出せていない。今後継続して相談させていただきたい。

[委員]

タクシー事業者はコロナ禍において、企業存続も含め非常に厳しい状況にある。アフターコロナを見据えた中で、長泉町の令和3年度の主要な事業の一つであると認識している。我々タクシー事業者はアフターコロナにおいてこの事業に大変期待している。各事業所の反応については、沼津・三島のタクシー事業者は概ねこういった事業を注視している。この事業が成功すれば、事業者にとって非常にありがたく、高齢者にとっても「ドア to 目的地」が可能となるので、大変期待している。ただ、導入について若干の経費がかかり、各社の判断ではあるが、目玉の事業となっているので協力していきたい。

(2) 長泉なめり駅ロータリーの改修工事について

<事務局>資料4に基づき説明

長泉なめり駅の西口ロータリーは、県道から進入後、場内一方通行で車両の周回ができない形状となっており、バス車両停車時に後続バスの進入によりロータリーから出る必要性が生じた場合、再度戻るには道路を迂回して戻る必要があるが、周辺の道路状況から容易に戻ることは困難であり、改善の要望をいただいている。長泉町地域公共交通計画においてもロータリーの改修検討を施策として掲げており、乗客の利便性の確保や交通結節点として車両が錯綜しない環境づくりが求められていること、コミバス再編によるバス車両の増加が見込まれることから、場内での周回を可能とするためのロータリー改修工事を行うものである。スケジュールについては、今年度内の工事、供用開始を予定している。資料裏面は現況写真、2枚目は概略計画平面図となっている。ロータリー内の境界ブロックを一部撤去し、併せて規制看板の設置を予定している。

<質疑>

なし

6 その他

7 閉会 (14:45)

令和3年度第2回長泉町地域公共交通協議会 次第

日 時:令和3年7月1日(木)

午後1時30分から

場 所:長泉町役場別館

防災センター1階多目的室

1 開会

2 会長挨拶

3 委員及び事務局紹介

4 協議事項

(1)退出意向路線について(富士急シティバス(株) 駿河平線)

資料1

(2)コミュニティバスの路線再編(案)について

資料2

5 報告事項

(1)マイナンバーカードを活用した高齢者等のタクシー利用助成事業について

資料3

(2)長泉なめり駅ロータリーの改修工事について

資料4

6 その他

7 閉会

退出意向路線について (富士急シティバス(株) 駿河平線)

平素は当社バス事業に対し格別のご高配を賜り厚く御礼申し上げます。本年は、新型コロナウイルス感染症の拡大及び拡大防止策により、バス事業において未曾有の危機となりましたが、貴町内運行のバスについて以下の通りご説明申し上げます。

記

1. 2020年度当社営業状況（共通事項）

新型コロナウイルス感染症は、月現在も未だ猛威を振るい感染拡大が続く一方、政府の勧める新しい生活様式により、バス事業の本格再開が見通せない状況にあります。そのような状況下、当社事業のうち、高速バスは他県との移動自粛の要請による移動需要の減少により、大幅な運休を余儀なくされ、ほぼ運行していない状況が継続しています。また、貸切バスはキャンセルが相次ぎ、業界団体等と協力して安全性の広報を行いました。前年度比2割を切る状況に至りました。その結果、2020年度の売上は、前年度比で55%を切り、損益については2億円を超える大幅な赤字を計上するなど、過去に例のない企業存続の危機的な状況にあります。

当社はこれまで国、静岡県、長泉町からの補助を受け、また高速バスや貸切バスの利益の内部補填により、生活路線である路線バスの維持に努めて参りました。各種給付金や補助金のご支援をいただいておりますが、利用者の減少が止まらず、多額の赤字を日々計上している状況では、抜本的な事業の見直しは避けては通ることができません。なお、長泉町内を含め利用の少ない路線（影響の少ない路線）で減便等採算性の向上に向け検討を進めております。

2. 対象路線の概要

- (1) 長泉町と三島市を結ぶ地域間幹線系統（国庫補助路線）
- (2) 鉄道駅（三島駅、下土狩駅）から県立静岡がんセンターへのアクセス路線
- (3) 駿河平地区の通学需要、高齢者層を中心とした三島市内への通院・買い物路線

3. 運行状況

	運行回数			運行距離
	平日	土曜	日曜	
往路（三島駅→駿河平）	8便	4便	4便	10.9km
復路（駿河平→三島駅）	10便	6便	6便	10.7km

(1) バス料金(主な区間) ※2019年10月1日運賃改定(消費税率改訂)

三島駅～がんセンター	410円
三島駅～クレマチスの丘	500円
三島駅～駿河平	550円

(2) 2020年度の利用人員

1日あたり約220人の利用

(3) 利用の状況

①長泉町内

長泉北小学校への通学

沿線から長泉町役場、下土狩駅への接続等

②三島市内⇒長泉町内

JR「下土狩駅」への接続、がんセンターへの通勤、通院、お見舞い等

③長泉町内⇒三島市内

JR「三島駅」への接続、伊豆箱根鉄道「広小路駅」への接続、三島市内への通院、買物等

4. 収支状況

年度	利用者数	運行経費 (A)	運賃収入 (B)	欠損額 (B-A)	補助額			バス事業者 負担額
					国庫補助	県補助	市町補助	
2018年度	72,811人	21,862千円	17,976千円	▲3,886千円	1,417千円	1,417千円	852千円	▲200千円
2019年度	68,317人	22,973千円	18,051千円	▲4,922千円	1,603千円	1,603千円	1,389千円	▲327千円
2020年度	57,670人	23,274千円	15,343千円	▲7,931千円	1,881千円	1,612千円	2,478千円	▲1,960千円

利用状況はがんセンターなどの利用に支えられていますが、燃料価格の高騰と乗務員の待遇改善のための人件費上昇により、運行コストも増大しております。当面、コスト増加傾向が続くと考えられます。

5. 再編について

(1) 再編イメージ

	現在	現状		再編	変更後(案)	
		平日	土休日		平日	土休日
① 駿河平線	三島駅→広小路→下長窪→がんセンター→駿河平	8便	4便	→	三島駅→広小路→下長窪→ →長泉なめり駅→がんセンター→駿河平	
	駿河平→がんセンター→下長窪→広小路→三島駅	10便	6便		駿河平→がんセンター→下長窪→ →長泉なめり駅→広小路→三島駅	
②	三島駅→広小路→長泉なめり駅→下長窪→がんセンター	4便	2便	→	三島駅→長泉なめり駅→下長窪→がんセンター	
	がんセンター→下長窪→長泉なめり駅→広小路→三島駅	4便	2便		がんセンター→下長窪→長泉なめり駅→三島駅	
③ がんセンター線	三島駅→長泉なめり駅→下長窪→がんセンター	13便	5便	→	三島駅→三島駅北口→長泉なめり駅→がんセンター	
	がんセンター→下長窪→長泉なめり駅→三島駅	18便	8便		がんセンター→長泉なめり駅→三島駅北口→三島駅	
④	三島駅→三島駅北口→長泉なめり駅→がんセンター	5便	3便	→	がんセンター方面 計	
	がんセンター→長泉なめり駅→三島駅北口→三島駅	1便	0便		三島駅行 計	
計	がんセンター方面 計	30便	14便	上記便数はベックマン・コールター発着を含む		
	三島駅行 計	33便	16便	上記便数はベックマン・コールター発着を含む		

現状は「駿河平線」と「がんセンター」②③④あわせて4系統を運行。そのうち①②の違いは長泉なめり駅を経由するか、駿河平まで運行するかである。

今後、①「駿河平線」を長泉なめり駅経由に再編し、①「駿河平線」に②「がんセンター線」の機能を取り込むことで、全体として減便を行いつつ、利便性の低下を最小限に押さえた再編を行う。

(2) 再編後の運行本数

今後、調整の上、改めて提示いたします。
(場合によっては駿河平線の運行本数が増減する可能性もございます)

(3) 再編実施予定時期

2022年4月



以上

退出意向路線における町の取組状況および意見

路線名	町の取組状況および意見
駿河平線	<p>令和3年6月上旬に関係自治会の役員会にて路線の現況等の説明および回覧対応を行った。本路線は43名の児童が通学利用をしており、高齢者や児童の唯一の移動手段であり、必要性が高い路線であることを改めて認識いただいた。</p> <p>町としても、当該路線について運行継続をお願いしたいと考えているため、町内路線を集約したバスマップの配布等の周知や路線バス補助金による支援などに取り組んでいくとともに、運行便数等の再編（案）の詳細が決まり次第関係自治会等と調整を進めていく。</p>

(件名)

コミュニティバス（長泉・清水循環バス）路線再編（案）について

1. コミュニティバス再編検討の経過について

コミュニティバスの再編検討経過について、長泉・清水循環バスの経過と課題、主体別の取り組みごとに整理する。

1) 長泉・清水循環バスの経過

「長泉・清水循環バス」は、平成 15 年に長泉町と清水町で協議会を設置して運行を開始したが、平成 18 年に清水町から撤退の申し出があり、その後町単独で運行している。清水町撤退時にルートを変更し、長泉なめり駅を起点に清水町の静岡医療センターを結ぶ総延長 22 k m の路線となった。

2) 長泉・清水循環バスの課題

運行上の課題として、路線延長が長く、定時性が確保できないため時間帯によっては大幅な遅延が生じること、これにより運転手の休息時間が確保できないなどの事態が発生している。

3) 地域公共交通協議会での再編検討経過

上記の課題から、長泉町地域公共交通協議会（旧：長泉町地域公共交通会議）では、平成 30 年度から再編について議論を始め、令和元年度には、コミュニティバスの再編方針を包含した地域公共交通計画の策定を決定、令和 2 年度には計 4 回の協議会にて地域公共交通計画を検討し、令和 3 年 2 月に長泉町地域公共交通計画を承認した。

4) 町の再編検討経過

町では平成 30 年度から令和 2 年度にかけてコミュニティバスの再編方針や地域公共交通計画を検討する中で、公共交通に関する町民アンケート調査やバス事業者へのヒアリングにより町民と事業者の双方から公共交通に関する意見を把握し、令和 3 年 3 月にコミュニティバスの再編方針を包含した長泉町地域公共交通計画を策定した。

また、時期を同じくしてバス事業者協力のもとルート検討のための実車試走を実施した。

■ コミュニティバスの再編、地域公共交通に関する経過

時期	内容
平成 15 年度	長泉町と清水町で協議会を設立し、運行開始
平成 18 年度	清水町が撤退、路線を再編し町単独で運行開始
平成 30 年度	長泉町公共交通に関する町民アンケートの実施
令和元年度	バス事業者へのヒアリング（1 回目）
令和 2 年度	バス事業者へのヒアリング（2 回目） 実車を利用したルートの試走 地域公共交通計画の策定（コミュニティバスの再編方針の決定）

2.コミュニティバスの再編方針

コミュニティバスの再編方針は、長泉町地域公共交通計画に定められており、以下の通り。

1. 新規対象エリア

主にバスでサービスするエリアで、鉄道駅 1,000m 圏域、既存のバス停から 300m 圏域から外れるエリアを新規対象エリアとします。

2. 導入条件

以下の 2 つの条件をクリアできる場合に導入を行います。

- ①道路幅員が確保され、バス車両等の運行ができること
- ②一定の需要が見込まれること（事業計画作成時に需要予測・事業採算性の試算を実施）

3. 今回のコミュニティバスの再編の考え方

バス車両を 1 台から 3 台に増やし、コミュニティバスのサービスを充実させます。

新規対象エリアをカバーし、鉄道駅 1,000m 圏域内であってもバス停圏域から外れるエリア等のサービスを充実させます。

現在のコミュニティバスの課題の解消を目指します。（定時性の確保）

日常的な買物や通院等での利用ができるダイヤ編成を目指します。

路線間に乗り換え拠点を設定し、乗り換えへのハードルを低くします。

4. ルート

次ページ以降に示す複数案の中から 1 案を選定して運行します。

詳細なルートやバス停については、バス事業者、交通管理者等の意見を踏まえ、実現可能なルートを設定します。

5. モニタリングの方法

1 年に 1 回、コミュニティバスの利用者の状況や町民から寄せられる意見等を踏まえて、コミュニティバスの維持、ルートの改編について、地域公共交通協議会において検証・検討を行います。

<ルート案>

案1

以下の3路線を設定します。

- ・南北路線
- ・北循環路線
- ・南循環路線

ターゲット：通学・通勤、買物、通院

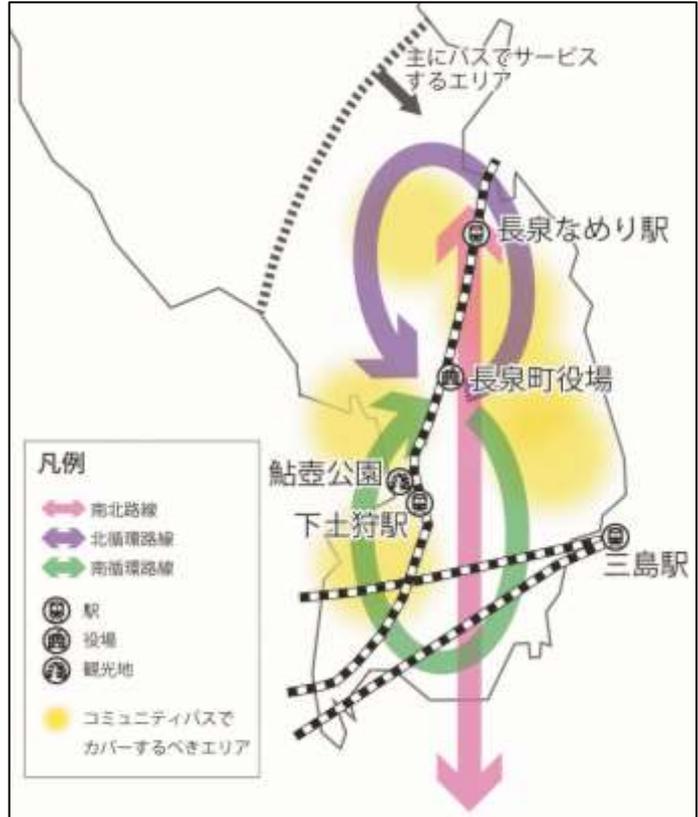
- ・南側、北側で、それぞれ循環ルートとするので、路線延長を抑えることができます。

(メリット)

- ・路線延長が短いので、遅れが生じたときなどの調整がしやすいです。

(デメリット)

- ・南北を移動の際には、役場等での乗り換えが必要になり、利用者にとっては不便になります。
- ・片方向の運行になるので、利用者にとっては、行きと帰りで乗車時間に差が生じることになります。



案2

以下の2路線を設定します。

- ・南北路線
- ・北・南の8の字運行路線
(2台：1台ずつ双方向運行)

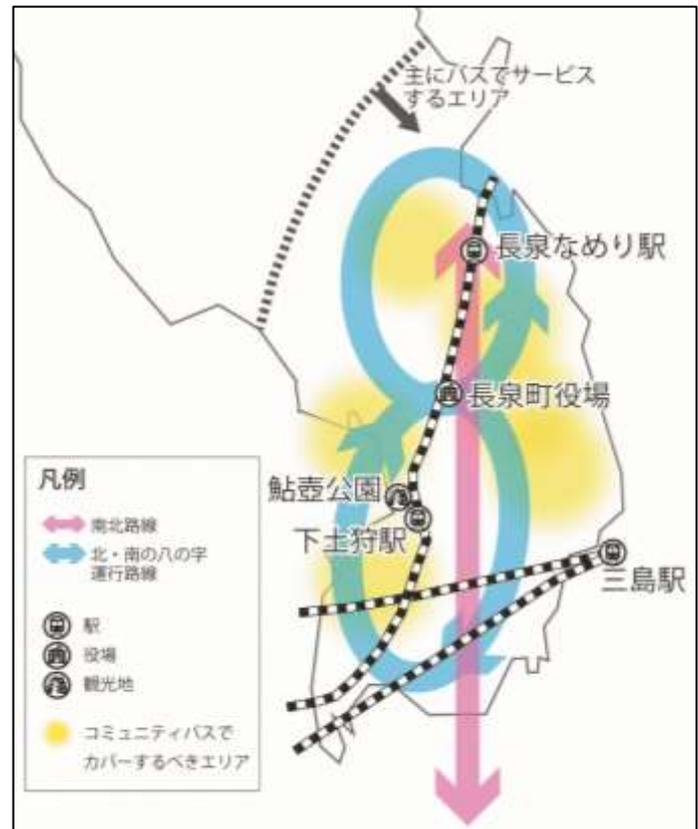
ターゲット：通学・通勤、買物、通院

(メリット)

- ・乗り換えなく南北移動ができます。
- ・また、1台ずつで双方向の運行となるので、利用者にとっては、行きと帰りで同様の乗車時間になります。

(デメリット)

- ・路線延長が長く、遅れが生じた時に、時刻表に影響が出る可能性があります。
- ・乗務員の運転時間が長くなるので、時刻表が作りやすく、便数が少なくなる可能性があります。



案3

以下の3路線を設定します。

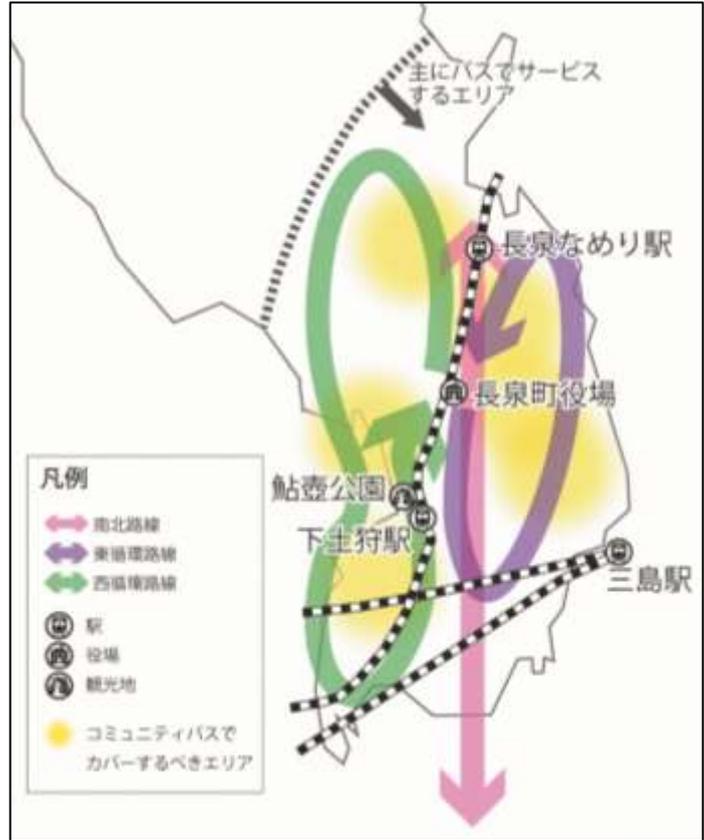
- ・南北路線
- ・東循環路線
- ・西循環路線

ターゲット：通学・通勤、買物、通院
(メリット)

- ・東側、西側で、それぞれ循環ルートとするので、路線延長を抑えることができます。
- ・路線延長が短いので、遅れが生じたときなどの調整がしやすいです。

(デメリット)

- ・東西を移動の際には、下土狩駅等での乗り換えが必要になり、利用者にとっては不便になります。
- ・片方向の運行になるので、利用者にとっては、行きと帰りで乗車時間に差が生じることになります。
- ・公共施設は西側に多いので、東循環路線と西循環路線を重ねて運行する区間が必要です。



3.新たなバス車両待機所、乗り換え拠点整備について

コミュニティバスの再編を検討する中で、バス事業者から運転手の休憩等の労務管理や車両待機所となる場所の確保が課題という意見があり、南一色広場前の国有地に新たなバス車両待機所の設置を検討する。

また、乗り換え拠点として福祉会館を活用するとともに、都市計画道路池田柵線沿道は、長泉町立地適正化計画において交通結節点としての位置づけを目指しており、乗り換え拠点化することを検討したい。



4.サービス水準（案）

サービス水準はルート案決定後の事業計画策定時に以下の方針で詳細検討を進めたい。

また、各路線の運行事業者については、町内で一般乗合旅客運送事業の許可（道路運送法第4条許可）を得て乗合（路線）バスの運行を行っている事業者から選定するものとし、事業への取り組み姿勢、現在のコミュニティバス及び乗合バスの運行実績、人員体制等を踏まえて決定するものとする。

1) バス停

- 新設バス停は地域公共交通計画で設定した主にバスでサービスするエリアで、鉄道駅1,000m圏域、既存のバス停から300m圏域から外れるエリアに重点を置いて設定します。
- 路線間に乗り換え拠点を設定し、乗り換えのハードルを低くします。

2) ダイヤ

- 定時性を確保しやすいダイヤを設定します。
- 日常的な買物や通院での利用ができるダイヤを目指します。
- 運転手の休憩時間等、バス事業者の労務管理に配慮したダイヤを設定します。
- 他路線との乗り換え拠点では、乗継時間に配慮したダイヤを設定します。

3) 運賃

- 誰もが日常的に利用できるよう手軽な運賃とします。
- 乗り換え拠点での長泉清水循環バスと新規路線、新規路線の相互乗継に対しては、「乗継券」の発行や通し運賃の採用を検討します。
- 運賃の支払い方法について、キャッシュレスの導入を検討します。

4) 車両

- サービスを充実させるためバス車両を1台から3台に増やします。
- 新規路線の車両は、生活道路を走行することを考慮し小型バスとします。
- 環境にやさしいEVバス等の導入を検討します。

5.再編スケジュール（案）

・再編スケジュールは以下の通り。

	令和3年度			令和4年度		
	7～9月	10～12月	1～3月	4～6月	7～9月	10月以降
ルート選定	←→					
事業計画策定		←→				
各種手続き 事前相談	←→					
周知期間			←→			
運行開始					→

6.ルート案の検討

コミュニティバスの再編方針では3案あるが、平成30年度に実施した公共交通に関する町民アンケート調査結果、道路幅員等の条件、バス事業者へのヒアリングや試走の結果をもとに比較検討をした結果、**案1**と**案2**をベースとしたルートを検討していきたい。

以下に南北線変更案、次ページ以降に再編案（A案、B案、C案）を示す。

南北線変更案



ルート (変更)	(変更前) 長泉なめり駅～ウエルディ長泉～福祉会館～長泉役場～下土狩駅～サントムーン柿田川～静岡医療センター (変更後) 南一色広場～長泉なめり駅～福祉会館～長泉役場～下土狩駅～サントムーン柿田川～静岡医療センター
運行距離	(変更前) 22.6km (変更後) 18.7km
運行日	毎日運行 (変更なし) 7時台～18時台
運行本数	1日6便 (変更なし)
所要時間 (15km/h換算)	(変更前) 88分 (変更後) 75分
車両	中型車両 (変更なし)
運行経費 (概算)	1,700万円/年 ※R4標準経常費用(413.6円/km)で算出
メリット	<ul style="list-style-type: none"> ・町内の主要施設、町外の商業施設、総合病院へ乗り換えなく移動できる。 ・国道246号の渋滞を回避できる。
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ・町北部の商業施設（ウエルディ長泉）を經由しない。
町内での他路線への乗り換え	<ul style="list-style-type: none"> ・福祉会館にて再編後のコミュニティバス路線との待ち合わせ時間が少なくなるように調整。 ・健康公園～下土狩駅でがんセンター線等に乗り換えが可能。

再編案 A案

ルート (新設)	<p>【北部循環】 福祉会館→長泉役場→桜堤→長泉なめり駅→南一色広場→下長窪→健康公園→福祉会館</p> <p>【南部循環】 福祉会館→長泉役場→中土狩→下土狩駅→南部地区センター→鮎壺→尾尻→福祉会館</p>
-------------	--



運行距離 (1周)	<p>【北部循環】 8.6km</p> <p>【南部循環】 9.3km</p>
運行日	毎日運行 7時台～18時台
運行本数	1日各路線8便
所要時間 (15km/h換算)	<p>【北部循環】 34分</p> <p>【南部循環】 37分</p>
車両	小型車両 (日野ポンチョ等)
運行経費 (概算)	<p>【北部循環】 1,000万円/年</p> <p>【南部循環】 1,100万円/年</p> <p>※R4標準経常費用(413.6円/km)で算出</p>
メリット	<ul style="list-style-type: none"> ・路線が短いため定時性を確保しやすい。 ・小型バスを使用するため、細い道路でも走行できる。
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ・南北移動の際には福祉会館等で乗り換えが必要。 ・片回りのため、行きと帰りで乗車時間に差が生じる。
他路線への 乗り換え	<ul style="list-style-type: none"> ・福祉会館にて北部循環線と南部循環線の相互乗り換えが可能となるよう配慮。 ・福祉会館にて南北線と待ち合わせ時間が少なくなるように調整。 ・【北部循環】がんセンター線 (⇔三島駅、沼津駅)、駿河平線、桜堤線に乗り換え可能。 ・【南部循環】がんセンター線 (⇔三島駅、沼津駅)、駿河平線、沼津大岡三島線に乗り換え可能。

再編案 B案

ルート (新設)	<p>【北部循環】福祉会館→長泉役場→桜堤→長泉なめり駅→南一色広場→下長窪(⇔尾尻)→健康公園→福祉会館</p> <p>【南部循環】福祉会館→長泉役場→中土狩→下土狩駅→南部地区センター→鮎壺→福祉会館</p>
-------------	--



運行距離 (1周)	<p>【北部循環】 10.1km</p> <p>【南部循環】 8.5km</p>
運行日	毎日運行 7時台～18時台
運行本数	1日各路線8便
所要時間 (15km/h換算)	<p>【北部循環】 40分</p> <p>【南部循環】 34分</p>
車両	小型車両 (日野ポンチョ等)
運行経費 (概算)	<p>【北部循環】 1,200万円/年</p> <p>【南部循環】 1,000万円/年</p> <p>※R4標準経常費用(413.6円/km)で算出</p>
メリット	<ul style="list-style-type: none"> ・路線が短いため定時性を確保しやすい。 ・小型バスを使用するため、細い道路でも走行できる。
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ・南北移動の際には福祉会館等で乗り換えが必要。 ・片回りのため、行きと帰りで乗車時間に差が生じる。
他路線への 乗り換え	<ul style="list-style-type: none"> ・福祉会館にて北部循環線と南部循環線の相互乗り換えが可能となるよう配慮。 ・福祉会館にて南北線と待ち合わせ時間が少なくなるように調整。 ・【北部循環】がんセンター線(⇔三島駅、沼津駅)、駿河平線、桜堤線に乗り換え可能。 ・【南部循環】がんセンター線(⇔三島駅)、駿河平線、沼津大岡三島線に乗り換え可能。

再編案 C案

ルート (新設)	<p>【赤ルート】 南一色広場→下長窪→尾尻→福社会館→長泉役場→中土狩→下土狩駅→南部地区センター→鮎壺→福社会館→長泉役場→桜堤→長泉なめり駅→南一色広場</p> <p>【青ルート】 南一色広場→長泉なめり駅→桜堤→長泉役場→福社会館→鮎壺→南部地区センター→下土狩駅→中土狩→長泉役場→福社会館→尾尻→下長窪→南一色広場</p>
-------------	---



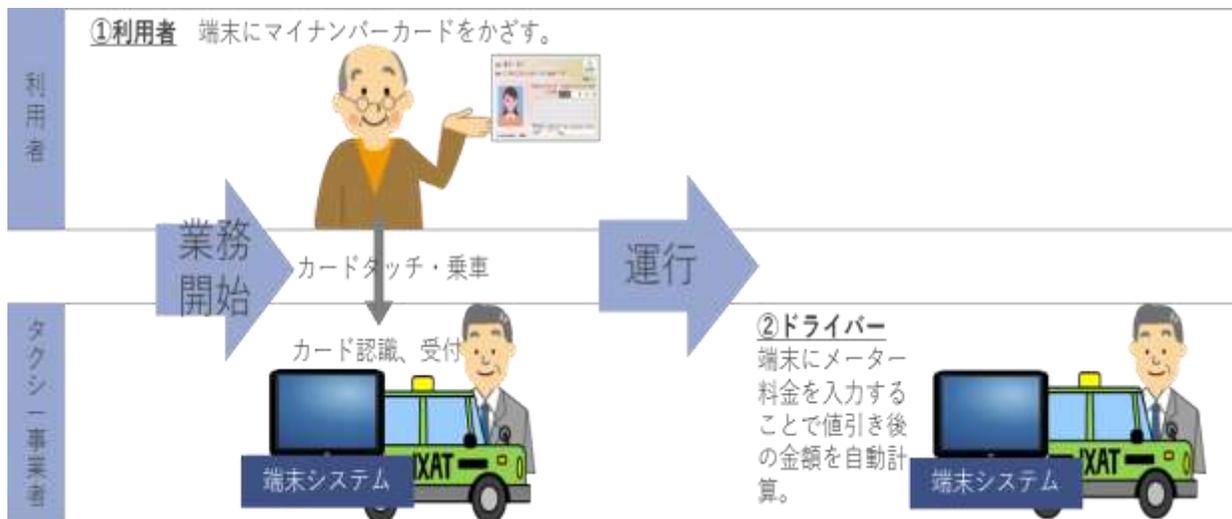
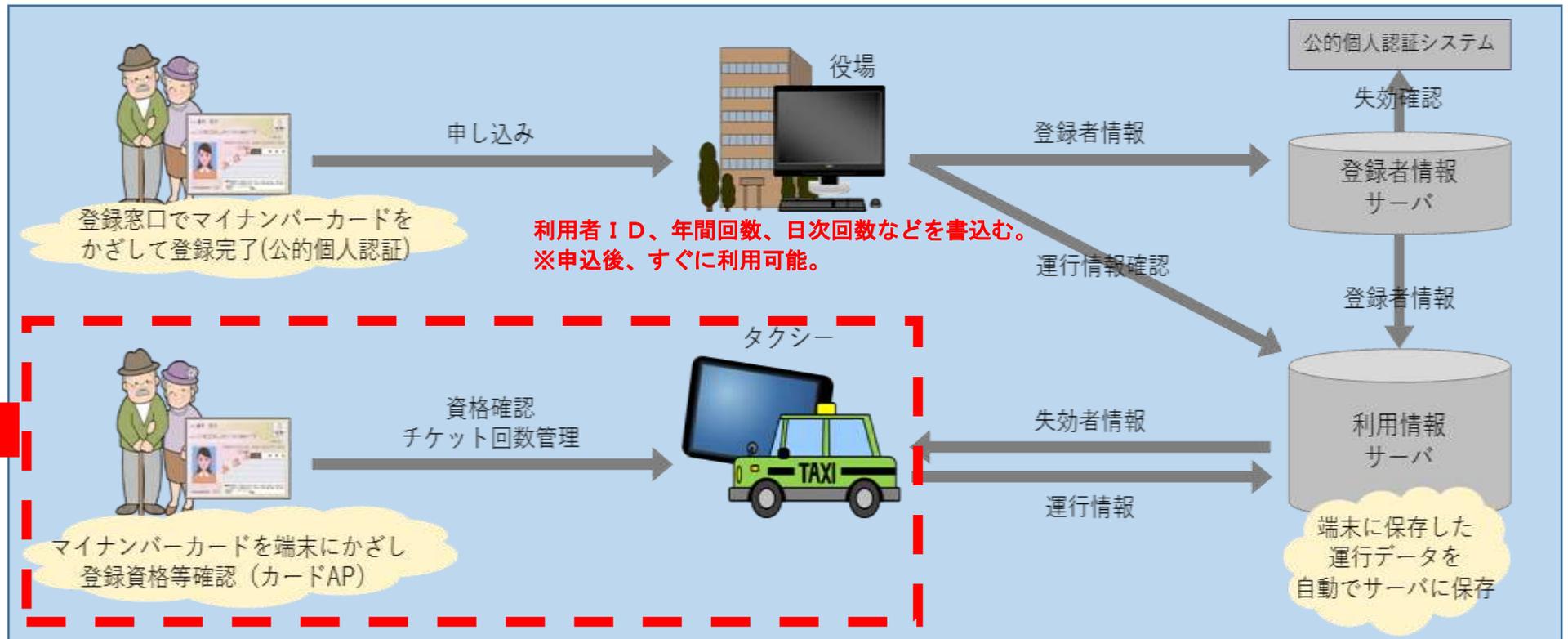
運行距離 (1周)	18.5km
運行日	毎日運行 7時台～18時台
運行本数	1日各ルート6便
所要時間 (15km/h換算)	74分
車両	小型車両(日野ポンチョ等)
運行経費 (概算)	3,400万円/年 ※R4標準経常費用(413.6円/km)で算出
メリット	<ul style="list-style-type: none"> ・乗り換えなく南北移動ができる。 ・行きと帰りで乗車時間が同様になる。
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ・路線延長が長く、定時性に影響を及ぼす恐れがある。 ・1周あたりの所要時間が長く、便数が少なくなる。
他路線への乗り換え	<ul style="list-style-type: none"> ・福社会館にて赤ルートと青ルートの相互乗り換えが可能となるよう配慮。 ・福社会館にて南北線と待ち合わせ時間が少なくなるように調整。 ・【両ルート】がんセンター線(⇄三島駅、沼津駅)、駿河平線、桜堤線、沼津大岡三島線に乗り換え可能。

マイナンバーカードを活用した高齢者等のタクシー利用助成事業について

1. 制度概要（案）

対 象	<p>長泉町内に住民登録があるかつマイナンバーカードを所持し下記条件のいずれかを満たす方。</p> <p>①75歳以上の方 ②身体障害者等 ③運転免許を自主返納した方</p>
事前会員登録	<p style="text-align: center;">必要</p> <p>（町でマイナンバーカードに資格情報等の書込をする。マイナンバーカードを更新した場合を除き、次年度以降は手続不要）</p>
支援内容	<p>◇登録者が1人でタクシーに乗車したときは、メーター運賃の半額を支援する。ただし、1運行600円を上限とする。</p> <p>◇登録者が乗合でタクシーに乗車したときは、以下のとおり、メーター運賃の一部（または全部）を支援する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 2人で乗車した場合、800円まで ・ 3人で乗車した場合、1,200円まで ・ 4人で乗車した場合、1,600円まで <p>例1) メーター運賃が800円の場合 1人（単独）利用：支援額 400円、利用者負担 400円 2人（乗合）利用：支援額 800円、<u>利用者負担なし</u></p> <p>例2) メーター運賃が1,400円の場合 1人（単独）利用：支援額 600円、利用者負担 800円 2人（乗合）利用：支援額 800円、<u>利用者負担（2人で）600円</u></p>
支援回数	<p>1人1日2回まで、年間上限回数を90回（45往復分）とする。</p>
対象地域	<p>発着地のいずれかが長泉町内であることを条件とし、隣接市町（沼津市、三島市、裾野市、清水町）の行き来を対象とする。</p>
利用時間帯	<p>7：00～19：00（乗車時刻） ※土日祝日を含めて運休なし</p>

2. 運用イメージ



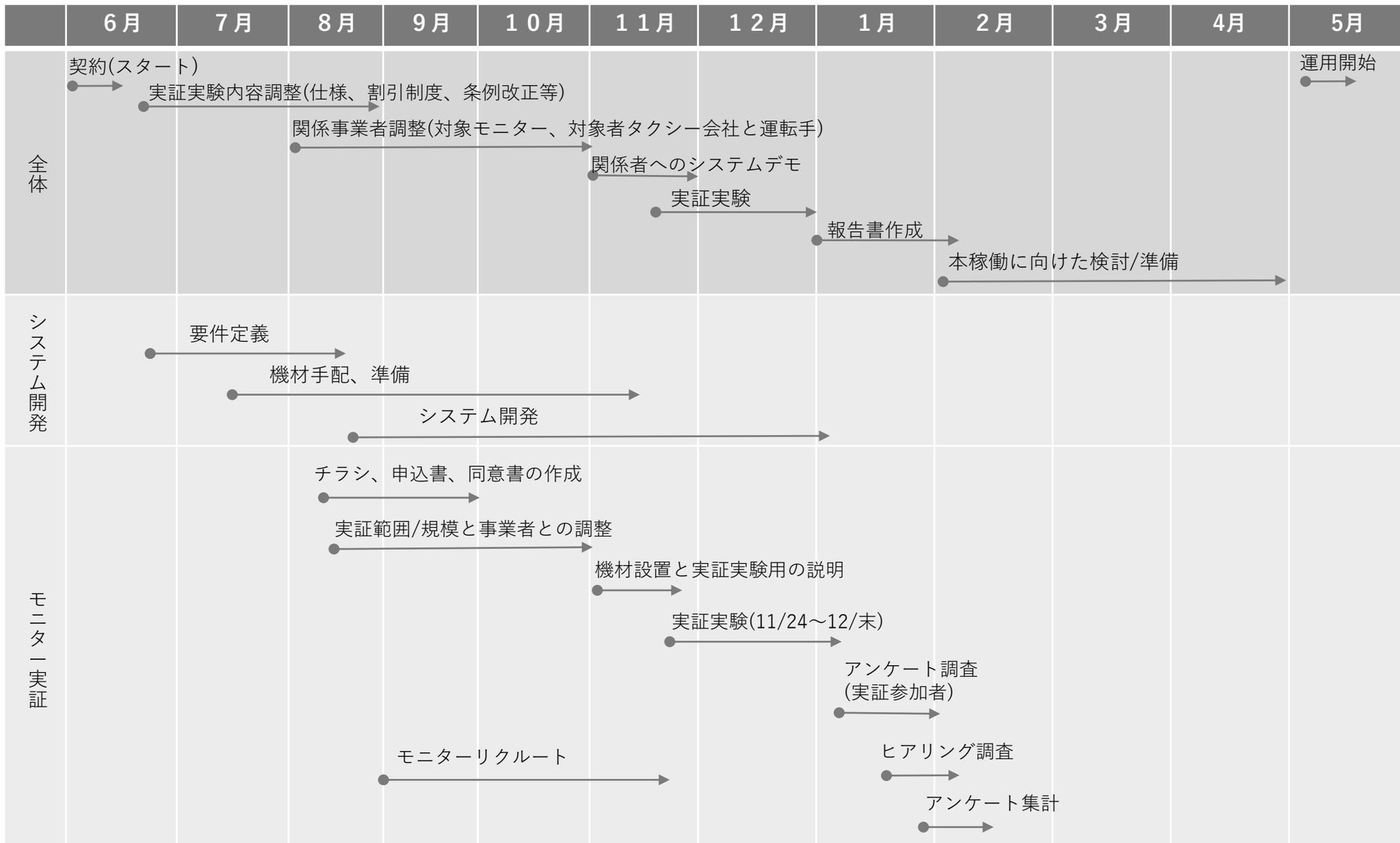
マイナンバーカードの機能を使い、紙の利用登録証(登録者であることの証明書)・利用券の代替として利活用
電子データが自動で生成され、作業が簡略化することで、タクシー会社及び町の作業負担・コスト軽減が期待

- マイナンバーカードで利用登録
- 利用者はマイナンバーカードをかざし登録資格を確認
- 利用回数、有効期限を自動確認
- 割引料金を自動計算
- 運行履歴データを自動生成、サーバへアップロード

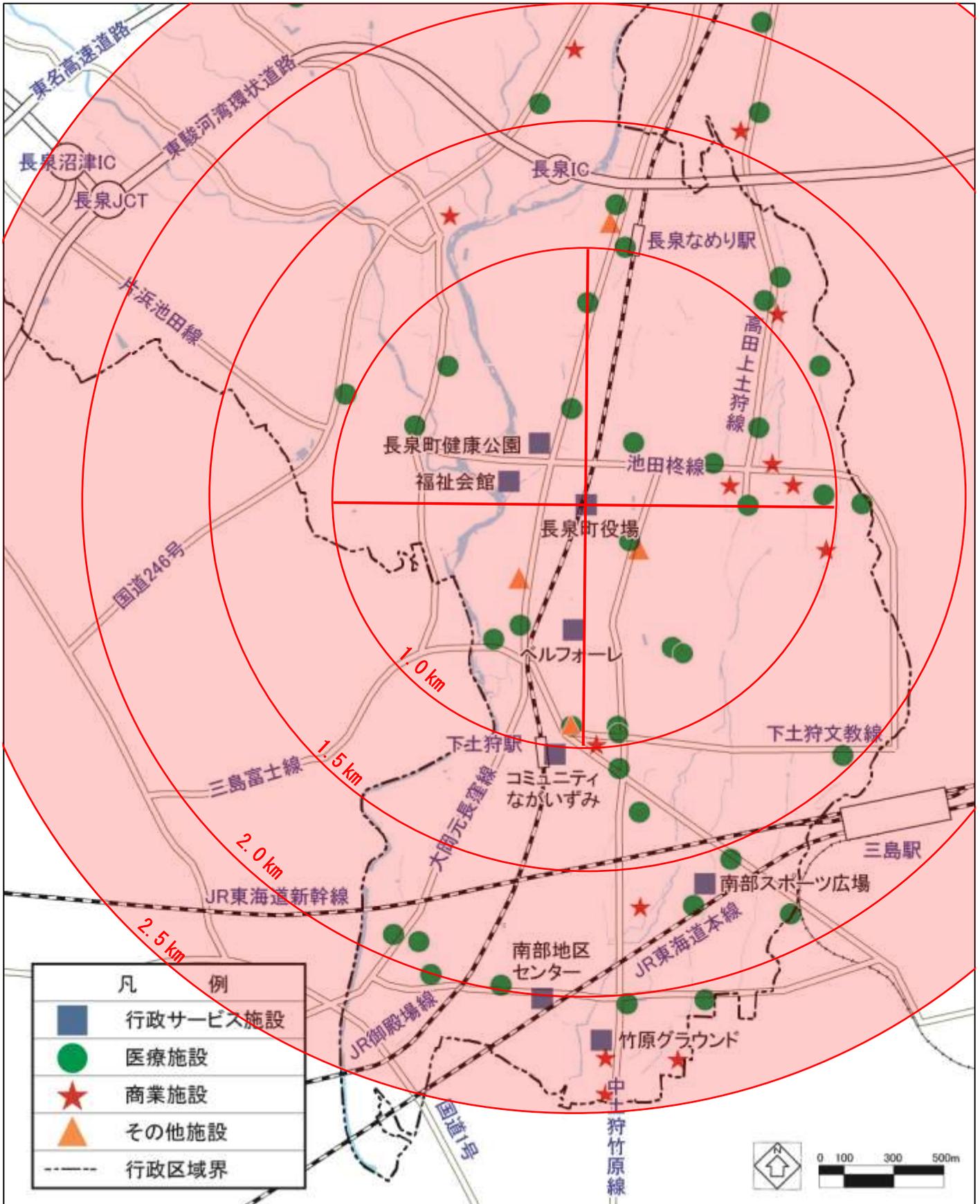
端末画面イメージ（参考）



3. スケジュール



マイナンバーカードを活用した高齢者等のタクシー利用助成事業について 補足資料



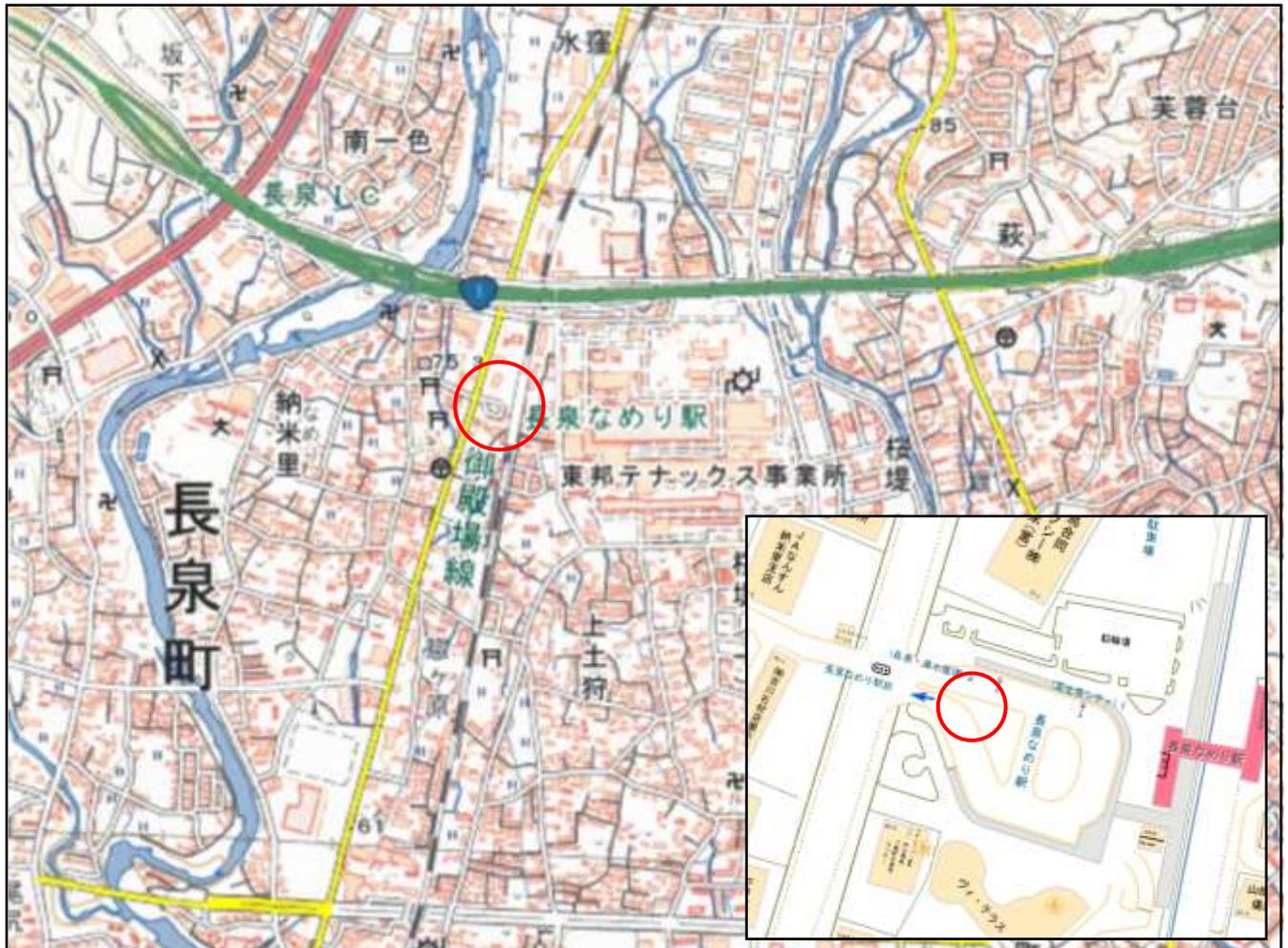
距離	メーター運賃 (迎車料込)	利用者負担 (一人利用の場合)
1.0km	740円	370円
1.5km	830円	410円
2.0km	1,010円	500円
2.5km	1,190円	590円

長泉なめり駅ロータリーの改修工事について

令和3年7月 長泉町企画財政課・工事管理課

- 長泉なめり駅の西口ロータリーは、県道から進入後、場内一方通行で車両の周回ができない形状となっている。
- バス車両停車時に、後続バスの進入によりロータリーから出る必要性が生じた場合、再度戻るには道路を迂回して戻る必要があるが、周辺の道路状況から容易に戻ることは困難であり、バス事業者より改善の要望が寄せられている。
- 長泉町地域公共交通計画（R3.3）における公共交通施策 ⑥交通結節機能の拡充 において、「長泉なめり駅ロータリーの改修検討」を掲げている。
- 乗客の利便性の確保や交通結節点として車両が錯綜しない環境づくりが求められていること、コミュニティバスの再編によるバス車両の増加が見込まれることから、場内での周回を可能とする為のロータリー内境界ブロック及び植栽の一部撤去工事を実施する。

【位置図・案内図】



【スケジュール】 ※今後の作業状況により前後することがあります。

令和3年10月頃まで	詳細設計、関係機関協議調整（公安委員会、道路管理者等）
令和4年2月頃まで	改修工事
令和3年度中	供用開始

【(参考) 現況写真】



県道側より

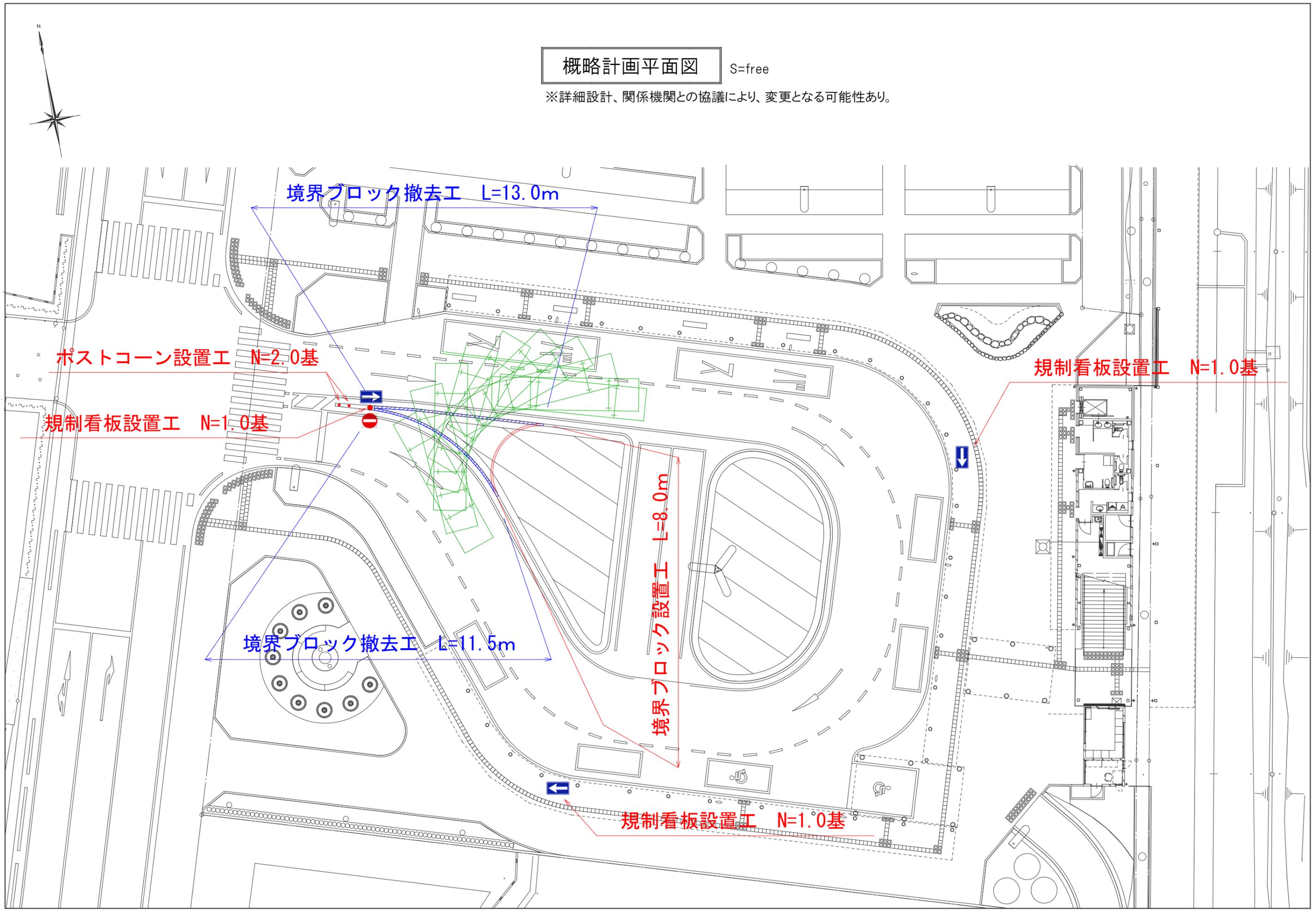


駅側より

概略計画平面図

S=free

※詳細設計、関係機関との協議により、変更となる可能性あり。



境界ブロック撤去工 L=13.0m

ポストコーン設置工 N=2.0基

規制看板設置工 N=1.0基

規制看板設置工 N=1.0基

境界ブロック撤去工 L=11.5m

境界ブロック設置工 L=8.0m

規制看板設置工 N=1.0基