

運行改善方策（案）

目 次

1. 周辺自治体との連携による乗り継ぎ改善	1
1-1. 飛島公共交通バス蟹江線・飛島コミュニティバスとの乗り継ぎ	1
1-1-1. 乗り継ぎ検討バス停の選定	1
1-1-2. 乗り継ぎ方策の実現性	2
1-2. 飛島公共交通バス名港線との乗り継ぎ	4
1-2-1. 乗り継ぎ方策案の検討	4
1-2-2. 乗り継ぎ方策案の問題点・課題	6
1-3. 木曾岬町自主運行バスとの乗り継ぎ	7
1-3-1. 乗り継ぎ方策案の検討	7
1-3-2. 乗り継ぎ方策案の実現性	7
1-4. 乗り継ぎ券の発行	8
2. 新たな運行方法（予約制運行）の導入検討と適切な大きさの車両導入	8
2-1. 予約制運行の導入検討	8
2-2. 予約制運行の先行事例	10

1. 周辺自治体との連携による乗り継ぎ改善

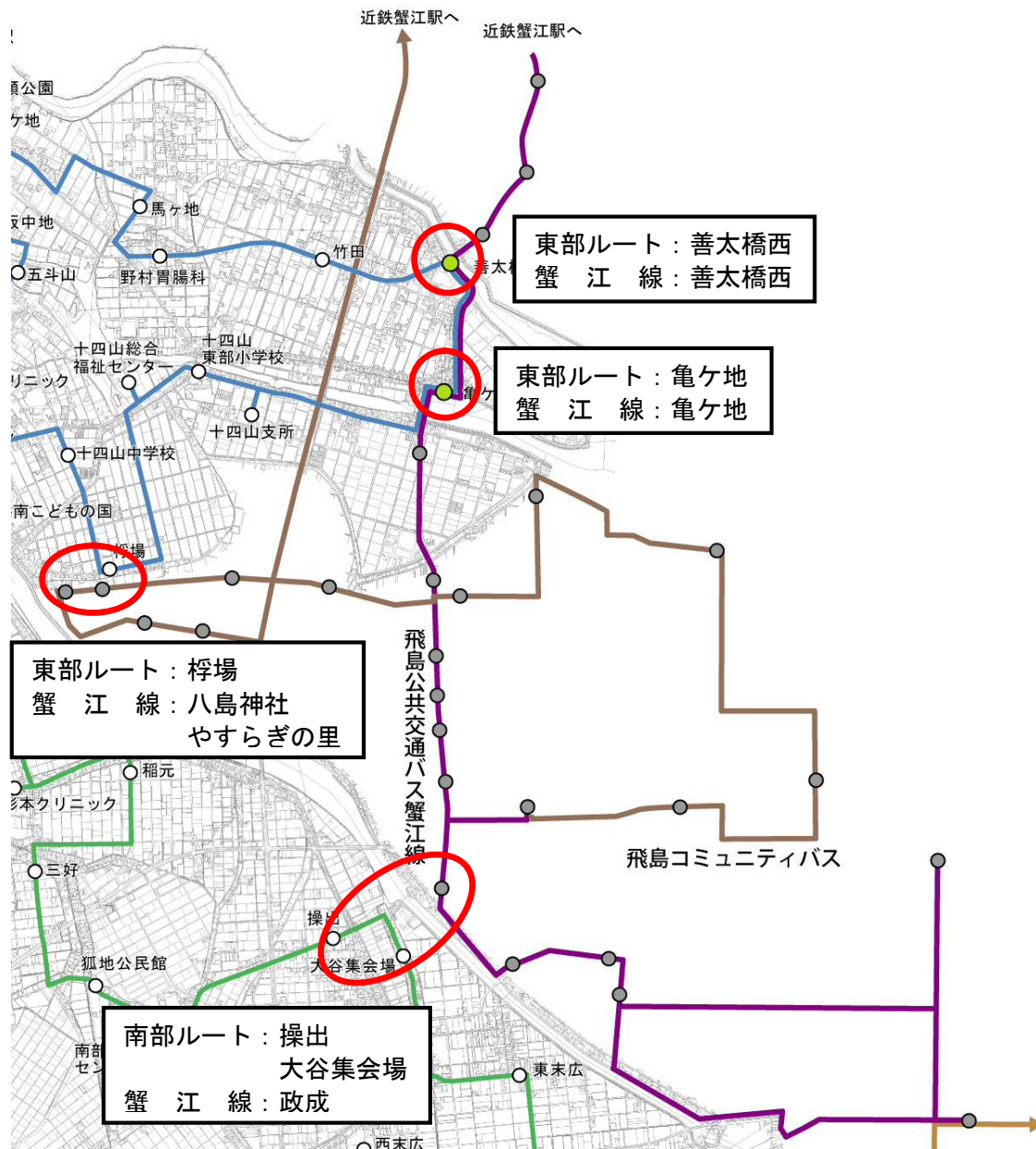
1-1. 飛島公共交通バス蟹江線・飛島コミュニティバスとの乗り継ぎ

目的	・近鉄弥富駅や近鉄佐古木駅だけでなく、近鉄蟹江駅への交通利便性を高め、多様な需要に対応できるバス路線とする。
----	--

1-1-1. 乗り継ぎ検討バス停の選定

- ・ きんちゃんバスと飛島公共交通バスのバス停相互の直線距離が比較的近く、乗り継ぎの可能性があると考えられるバス停を選定した。

○乗り継ぎ検討バス停位置



1-1-2. 乗り継ぎ方策の実現性

(1) 東部ルート「善太橋」「亀ヶ地」バス停における乗り継ぎ

実現性	<p>早期に実現可能 ⇒ 【次回ダイヤ改正に合わせた調整を実施】</p> <ul style="list-style-type: none"> 東部ルートと蟹江線とでバス停を共有しており、既に乗り換えバス停として位置づけられていることから、早期に実現可能であると考えられる。 ※相互のバスが到着するまでバス停で待機する場合は飛島村と調整が必要
改善の概要	<ul style="list-style-type: none"> 東部ルートの現在のダイヤは、総合福祉センターや十四山総合福祉センターのサービス提供時間や、近鉄弥富駅を発着する急行列車に合わせたダイヤとなっているため、このダイヤ編成の考え方を踏襲しつつ、可能な便について蟹江線の運行に合わせてダイヤを変更する。 相互のバスで連絡を取り合い、時間調整（バス停で待機）するなど、確実な乗り換えができるように調整するが、ダイヤ編成上等で困難な場合は、バス停での乗り換えに要する時間を5～10分以内に抑える。特にバス停で待機する場合には、バス停車帯の整備も併せて検討する。 基本的に、近鉄蟹江駅方面へ向かう蟹江線には、東部ルートが早めに乗り換えバス停に到着し、公民館分館方面へ向かう蟹江線には、東部ルートが遅めに乗り換えバス停に到着するようダイヤを変更する。

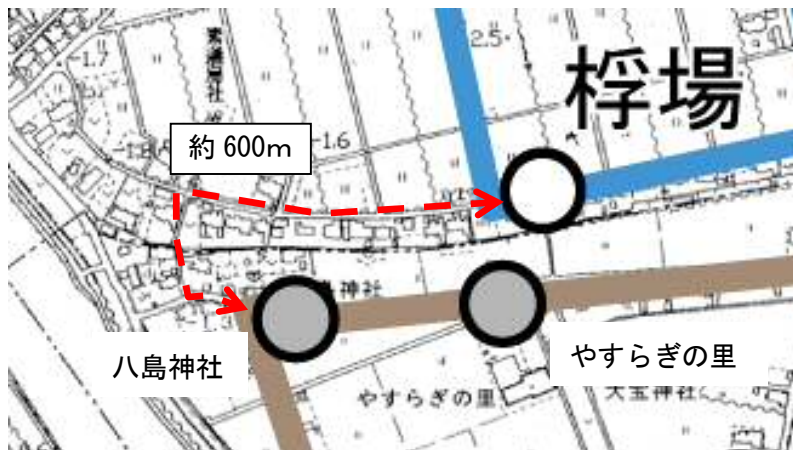
○乗り継ぎバス停位置



(2) 東部ルート「梶場」バス停における乗り継ぎ

実現性	<p>必要性が低い ⇒ 【不採用】</p> <ul style="list-style-type: none"> 東部ルートは「善太橋」「亀ヶ地」バス停での乗り換えも可能なため、「梶場」バス停での必要性は低いものと考えられる。 (参考) 乗り継ぎを行う場合、最寄りの飛島コミュニティバス「八島神社」バス停までの距離は約600m
-----	--

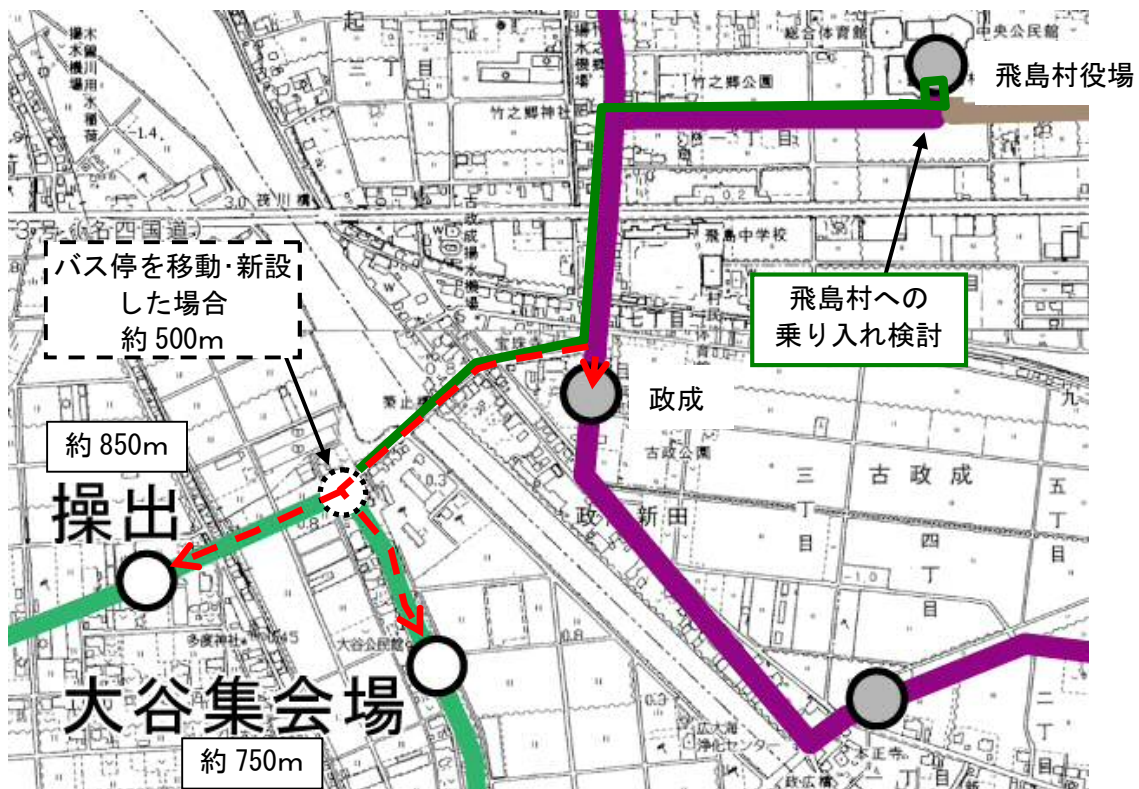
○乗り継ぎバス停位置



(3) 南部ルート「操出」「大谷集会場」バス停における乗り継ぎ

<p>実現性</p>	<p>ルート変更等が必要 ⇒ 【継続的な検討】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在のバス停位置で乗り継ぎを行う場合、蟹江線「政成」バス停までの距離は、「大谷集会場」バス停から約 750m、「操出」バス停から約 850mと遠い。 ・きんちゃんバスのバス停を、現在のルート上のもっとも近い場所に移動もしくは新設すると、バス停間の距離は約 500mとなるが、依然遠い。 ・上記を踏まえると、きんちゃんバスが飛島村への乗り入れることも考えられる。また、より安全で確実に乗り継ぎできる場所としては、飛島村役場が考えられる。しかし、南部ルートは現状でも運行距離が長く、さらに運行距離（時間）が長くなることになる。 ・しかし、南部ルートは西部臨海部へもアクセスしており、事業所従業員が通勤にバスを利用する場合の利便性の高い駅の1つとして近鉄蟹江駅を挙げていることから、中・長期的な課題として継続的な検討を進める。
------------	---

○乗り継ぎバス停位置と改善方策案のイメージ

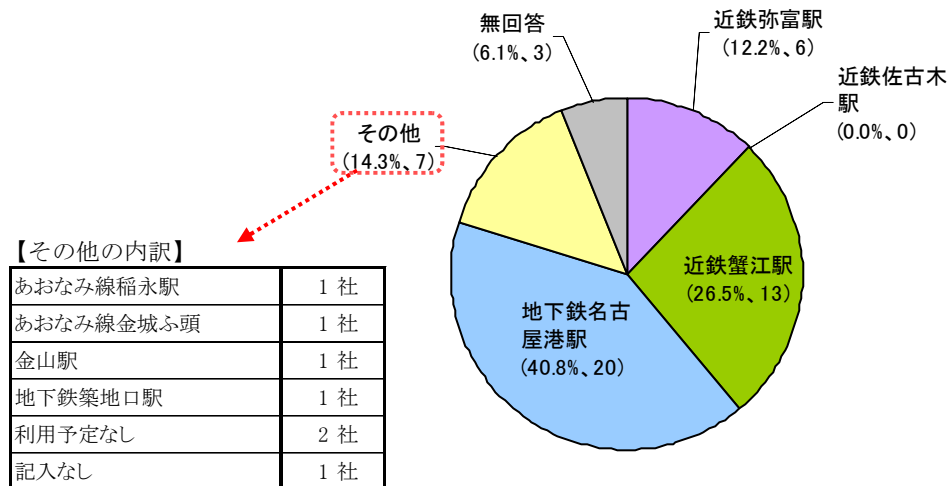


1-2. 飛島公共交通バス名港線との乗り継ぎ

目的	・西部臨海部の潜在的な公共交通通勤需要を掘り起こすため、地下鉄名古屋港駅への交通利便性を高め、公共交通への転換を促進する。
----	---

- ・西部臨海部と名港線とでバス停が離れているため、乗り入れを中心とした乗り継ぎ方策を検討する。
- ・また、費用負担を含め、実現性について飛島村との調整に時間を要することから、ここでは、問題点・課題の整理に留める。

【参考】通勤にバスを利用する場合、利便性の高い駅（モニタリング調査（企業アンケート）結果）

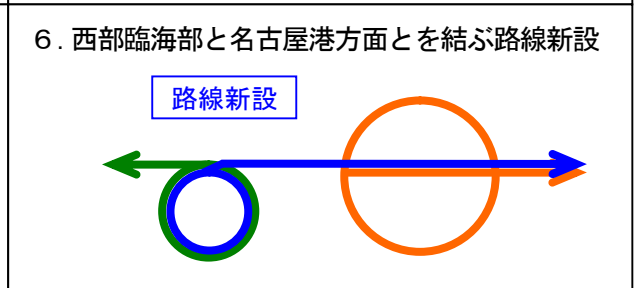
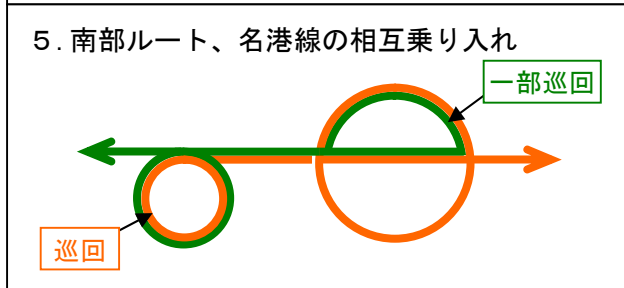
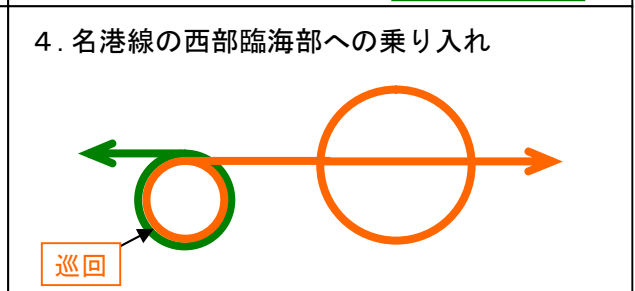
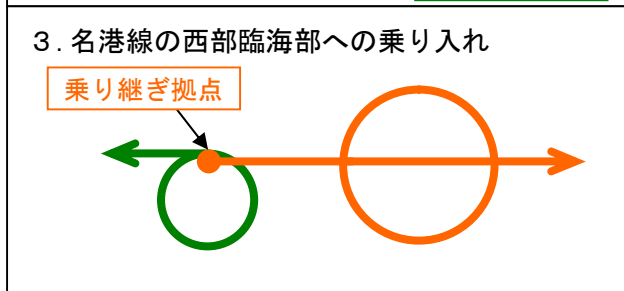
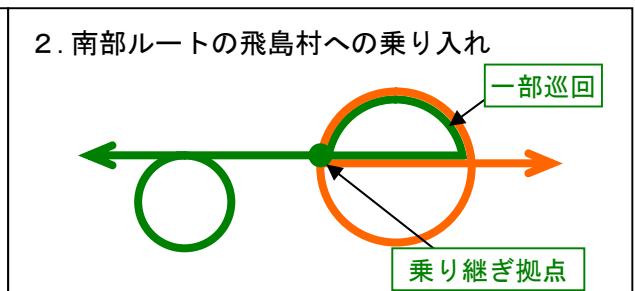
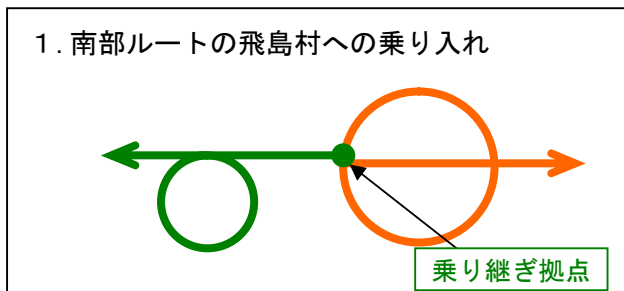
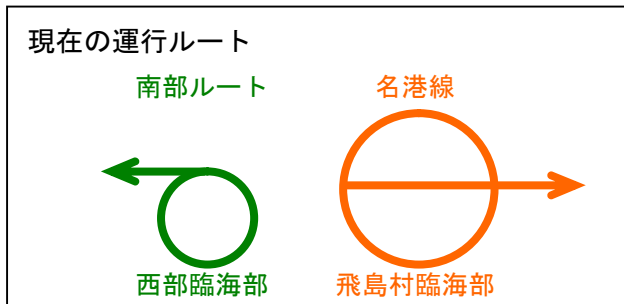


n = 49

1-2-1. 乗り継ぎ方策案の検討

NO	方策案	概要
1	南部ルート of 飛島村への乗り入れ	・南部ルートを延伸し、飛島村臨海部に乗り換え拠点（バス停）を設置することで名古屋港方面からの通勤に対応する。
2		・南部ルートを飛島村臨海部の一部を巡回する路線として延伸し、飛島村臨海部に乗り換え拠点（バス停）を設置することで名古屋港方面からの通勤に対応するとともに、近鉄弥富駅方面からの飛島村臨海部への通勤需要にも対応する。
3	名港線の西部臨海部への乗り入れ	・名港線を延伸し、西部臨海部に乗り換え拠点（バス停）を設置することで名古屋港方面からの通勤に対応する。
4		・名港線を、西部臨海部を巡回する路線として延伸することで名古屋港方面からの通勤に対応する。
5	南部ルート、名港線の相互乗り入れ	・相互乗り入れを行い、名古屋港方面からの通勤に対応するとともに、近鉄弥富駅方面からの飛島村臨海部への通勤需要にも対応する。
6	西部臨海部と名古屋港方面とを結ぶ路線新設	・名港線と同様に、地下鉄名古屋港駅など西部臨海部と名古屋港方面とを結ぶ路線を新設する。

○乗り継ぎ方策案のイメージ



1-2-2. 乗り継ぎ方策案の問題点・課題

NO	方策案	問題点・課題	
1	南部ルート、飛島村への乗り入れ	<ul style="list-style-type: none"> 南部ルートは現状でも運行距離が長く、転回場所や転回ルートも必要となる。 所要時間も増加することから、できる限り西部臨海部に近い場所に乗り換え拠点を設け、近鉄弥富駅方面に向かう通勤・通学需要への影響を抑えることが必要となる。 他の案と比較すると最もシンプルであり、導入も比較的容易である。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用対象が通勤者であり、確実な乗り継ぎが必要となるが、両路線とも運行距離が長く、交通状況等の影響によりどちらか一方の路線に遅延等が発生する可能性が高い。
2		<ul style="list-style-type: none"> 飛島村臨海部への需要も取り込めるが、NO1の方策案よりもさらに運行距離が長くなる。 所要時間の増加により、近鉄弥富駅方面に向かう通勤・通学需要への影響を抑えるために、新たなバス車両の投入も検討する必要がある。 飛島村臨海部への需要も取り込むことから、飛島村との費用負担の調整も発生する。 	
3	名港線の西部臨海部への乗り入れ	<ul style="list-style-type: none"> 名港線の運行距離は非常に長く、飛島村臨海部を巡回した後に西部臨海部に入り、さらに運行距離が伸びることになる。 利用対象が通勤者であり、確実な乗り継ぎが必要となるが、両路線とも運行距離が長く、交通状況等の影響によりどちらか一方の路線に遅延等が発生する可能性が高い。 	<ul style="list-style-type: none"> 名港線は、朝の時間帯を中心に高頻度で運行されており、所要時間の増加により、これまでのサービス水準を確保・維持するための新たなバス車両の投入が必要となり、弥富市乗り入れ分以上の費用負担が必要となる。
4		<ul style="list-style-type: none"> NO1の方策案よりも、さらに運行距離が伸びることになるが、西部臨海部の従業員にとっては利便性が向上する。 	
5	南部ルート、名港線の相互乗り入れ	<ul style="list-style-type: none"> 所要時間の増加により、近鉄弥富駅方面に向かう通勤・通学需要への影響を抑えるために、新たなバス車両の投入も検討する必要がある。 西部臨海部及び飛島村臨海部双方の従業員の利便性が向上する。 	
6	西部臨海部と名古屋港方面とを結ぶ路線新設	<ul style="list-style-type: none"> 新たなバス車両の導入が必要となる。 西部臨海部の名古屋港方面からの通勤者にとっては、最も利便性が高くなる。 	

1-3. 木曾岬町自主運行バスとの乗り継ぎ

目的	・木曾岬町からイオンタウンへの需要に対応し、きんちゃんバスへの乗り継ぎ等による利用促進を図る。
----	---

1-3-1. 乗り継ぎ方策案の検討

NO	方策案	概要
1	近鉄弥富駅北口において、ダイヤ調整による北部ルートとの乗り継ぎ	・きんちゃんバスのうち、木曾岬町自主運行バスの弥富市内始点となる近鉄弥富駅北口にアクセスする北部ルートとのダイヤ調整により、イオンタウンへの需要に対応する。
2	木曾岬町自主運行バスが近鉄弥富駅南口に乗り入れ、きんちゃんバスと乗り継ぎ	・きんちゃんバスのほとんどの便がアクセスする近鉄弥富駅南口へ木曾岬町自主運行バスが乗り入れ、イオンタウンへの需要に対応する。

1-3-2. 乗り継ぎ方策案の実現性

NO	方策案	実現性
1	近鉄弥富駅北口において、ダイヤ調整による北部ルートとの乗り継ぎ	<p>木曾岬町との調整が必要 ⇒ 【継続的な検討】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・きんちゃんバスは、近鉄弥富駅を発着する急行列車に合わせたダイヤとなっていることや、利用者の多くが木曾岬町民であることを踏まえ、木曾岬町自主運行バスのダイヤを調整する必要がある。 ・近鉄弥富駅北口からイオンタウンへアクセスする便(北部ルート右回り)はあるものの、イオンタウンから近鉄弥富駅北口へアクセスする便がなく、乗り継ぎは近鉄弥富駅南口となり、跨線橋を渡る必要がある。 ・北部ルート左回りの近鉄弥富駅北口までの延伸により乗り継ぎ利便性を確保することも考えられるが、きんちゃんバスのその他のルートを含め全便がイオンタウンへアクセスしており、弥富市民は乗り継ぎなしでイオンタウンへ行けるため、弥富市民にとっての恩恵は少なく、費用負担も増加する。 ・木曾岬町自主運行バスのダイヤを調整するだけであれば、容易に実現可能であると考えられるが、上記の内容を踏まえ、木曾岬町と継続的な検討、調整を行う。
2	木曾岬町自主運行バスが近鉄弥富駅南口に乗り入れ、きんちゃんバスと乗り継ぎ	<p>近鉄弥富駅南口駅前広場内での待機が困難 ⇒ 【継続的な検討】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・木曾岬町自主運行バスの始点となるため、木曾岬町自主運行バスは比較的長い時間待機する必要があるが、現在の近鉄弥富駅南口駅前広場には十分な待機場所がない。 ・ただし、他の場所での待機が可能であれば、乗り入れは可能であるため、木曾岬町と継続的な検討、調整を行う。

1-4. 乗り継ぎ券の発行

- 費用負担を含め、実現性について周辺自治体との調整が必要であることから、継続的な検討を行う。

目的	・通常、他自治体等が運行するバスとの乗り継ぎには、それぞれのバスで正規料金を支払う必要があるが、利用者の負担を低減し、より利便性の高いバス路線網とするため、乗り継ぎ券を発行する。
概要	・最初に乗車したバスで乗り継ぎ券を受け取り、乗り継ぎ先のバスへの乗車の際に運転手に手渡す。 ・既存 IC カードの活用や共通バスカードの発行などの導入も考えられるが、多額な費用が必要となることから、乗り継ぎの状況を踏まえつつ、導入の可能性について検討する。 ・料金は、乗り継ぎ先のバスを無料、半額、50 円などの定額割引とすることが考えられる。

2. 新たな運行方法（予約制運行）の導入検討と適切な大きさの車両導入

目的	・北部ルートや東部ルートなど、利用の少ないルートにおいて予約制運行を導入し、より効率的な運行を目指す。
----	---


- 実証運行開始後から、年度ごとに改善や利用促進策の展開を行っている成果もあり、全ルートで利用者が増加している。そこで、当面は現状の運行方法を維持し、きんちゃんバスのさらなる定着と利用促進を図るものとし、予約制運行については利用状況を踏まえながら導入の時期を検討する。
- よって、ここでは考えられる予約制運行の方法を挙げ、先行事例を整理するなど、今後の継続的な検討のための基礎資料として整理する。

2-1. 予約制運行の導入検討

NO	新たな運行方法案等	概要
—	予約制運行を実施する場合、適切な大きさの車両を導入	・利用実態や新たな運行方法における便数等を踏まえ、タクシー車両の有効活用やワゴン車（10 人乗り）を導入する。
1	現在の運行ルートにおける予約制運行	・現在の運行を単純に予約制運行に切り替える。 ・利便性の確保など、必要に応じ増便や停留所の増設を行う。 ・通勤・通学時間帯を除く時間帯や、特定の曜日のみの導入も考えられる。
2	停留所を面的に配置した予約制運行	・停留所を多数増設し、面的な路線網により運行する。 ・利便性の確保など、必要に応じ増便を行う。 ・配車システム等を導入し、効率的な運行経路を設定する。
3	エリアを(仮称)目的地エリアと(仮称)運行エリアとに区分し、エリアを跨ぐ停留所間の移動や運行エリア内で利用可能とする予約制運行	・(仮称)目的地エリアと(仮称)運行エリアとに区分し、エリアを跨ぐ停留所間の移動や、運行エリア内で移動を利用可能とする。 ・利便性の確保など、必要に応じ増便や停留所の増設を行う。 ・配車システム等を導入し、効率的な運行経路を設定する。

○新予約制運行の導入イメージ（東部ルートへの導入例）

1. 現在の運行ルートにおける予約制運行



特定の運行時間帯に導入する場合のイメージ

朝	昼	夕
通常運行	デマンド運行	通常運行

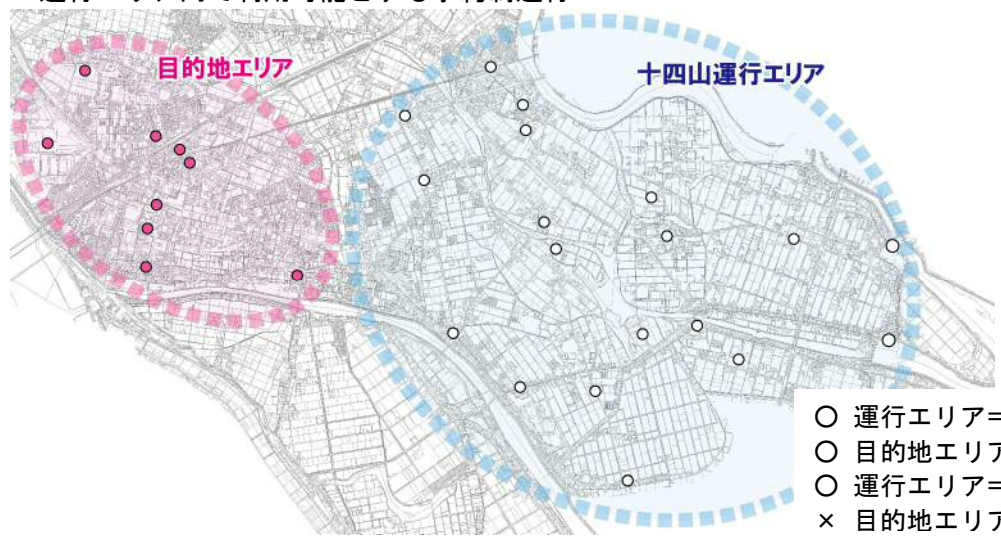
特定の曜日に導入する場合のイメージ

月	火	水	木	金	土
通常運行					デマンド運行

2. 停留所を面的に配置した予約制運行



3. エリアを仮称) 目的地エリアと仮称) 運行エリアとに区分し、エリアを跨ぐ停留所間の移動や運行エリア内で利用可能とする予約制運行



- 運行エリア⇒目的地エリア
- 目的地エリア⇒運行エリア
- 運行エリア⇒運行エリア
- × 目的地エリア⇄目的地エリア

2-2. 予約制運行の先行事例


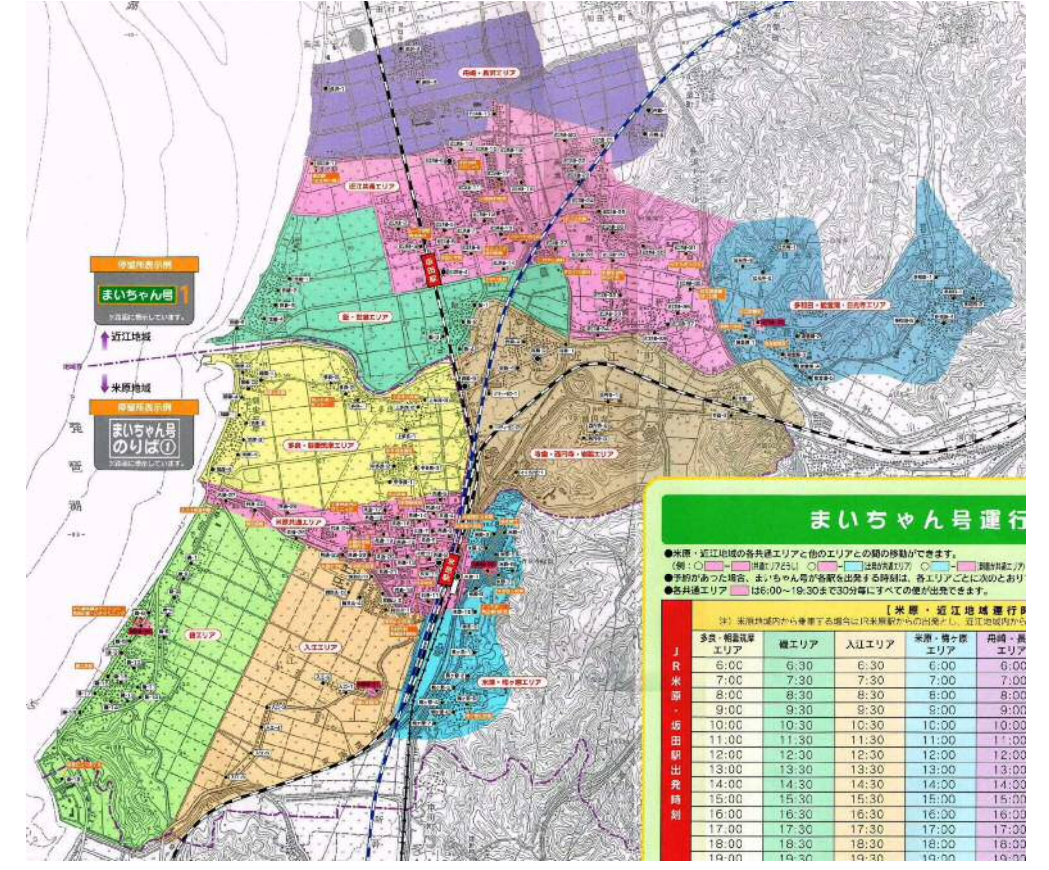
○先行事例一覧

	都市名	路線名	人口	市・町域面積
—	弥富市	—	44,590 人	48.18km ²
1	岩手県雫石町	あねっこバス	17,998 人	609.01km ²
2	滋賀県米原市	まいちゃん号 カモン号	40,683 人	250.46km ²
3	三重県伊勢市	おかげバス	132,530 人	208.53km ²
4	三重県玉城町	元気バス	15,556 人	40.94km ²

※人口は H24 年 12 月末もしくは H25 年 1 月 1 日時点（弥富市は H24 年 12 月 1 日時点）

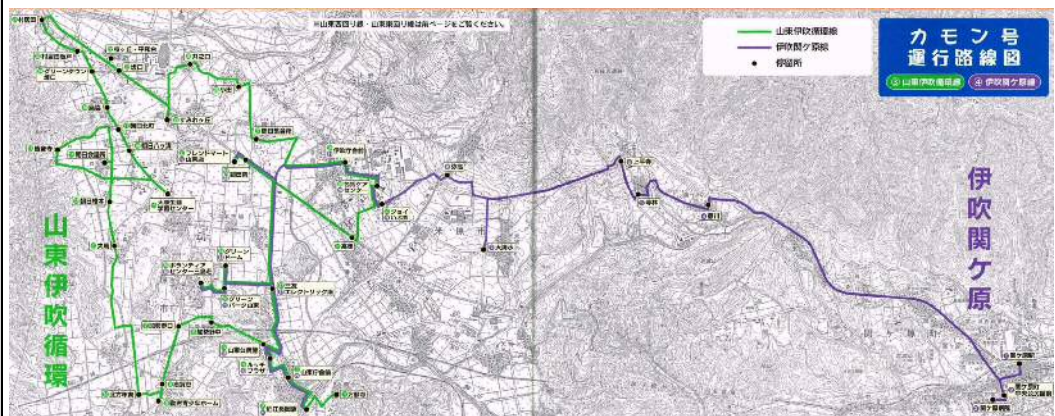
※事例は国交省や自治体、運行事業者等の HP から抜粋

②滋賀県米原市「まいちゃん号」「カモン号」

<p>使用車両</p>	<p>中型タクシー：定員 5 人 ※全員が乗れない場合は小型タクシー（定員 4 人） やジャンボタクシー（定員 9 人）を追加運行</p>																																																																												
<p>料金</p>	<p>大人：300 円　こども：150 円</p>																																																																												
<p>運行概要</p>	<p>【まいちゃん号】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JR 米原駅周辺と近江地域において、時刻表に基づいてデマンド運行 ・区域（エリア）運行方式となっており、一定のルールの下でエリア間の移動を制限 ・8 つのエリアに区分され、エリアごとにヘッドダイヤ化されており、1 時間に 1 本運行（1 日 14 便） ・平日、土曜日運行 ・地元タクシー会社が運行 <p>【カモン号】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・伊吹・米原地域の一部において、定められた路線を時刻表に基づいて運行 ・路線数は 4 路線 ・路線ごとにヘッドダイヤ化されており、1 時間に 1 本運行（1 日 14 便） ・各路線に停留所を設置し、停留所間で利用可能 ・平日、土曜日運行 ・地元タクシー会社に運行委託 																																																																												
<p>予約</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・利用予約は乗車希望便の出発時刻の 30 分前まで ※始発便は、前日予約 ・利用登録が必要（まいちゃん号、カモン号どちらか一方の登録で両方利用可） 																																																																												
<p>運行経路</p>	<p>【まいちゃん号】</p>  <p>まいちゃん号運行</p> <p>●米原・近江地域の各共通エリアと他のエリアとの間の移動ができます。 (例：○(共通エリアどうし) ○(出発が共通エリア) ○(到着が共通エリア) ○(同じエリア内) ×(他エリアどうし)</p> <p>●予約があった場合、まいちゃん号が各駅を出発する時刻は、各エリアごとに次のとおりです。 ●各共通エリアは6:00～19:30まで30分毎にすべての便が出発できます。</p> <table border="1" data-bbox="1029 1691 1412 1960"> <caption>【米原・近江地域運行】</caption> <p>注：米原駅周辺から乗降する車両は米原駅からの発着とし、近江地域内から</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>多良・稲置線等 エリア</th> <th>織エリア</th> <th>入江エリア</th> <th>米原・舞ヶ原 エリア</th> <th>丹波・長 エリア</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>J</td><td>6:00</td><td>6:30</td><td>6:30</td><td>6:00</td></tr> <tr><td>R</td><td>7:00</td><td>7:30</td><td>7:30</td><td>7:00</td></tr> <tr><td>米</td><td>8:00</td><td>8:30</td><td>8:30</td><td>8:00</td></tr> <tr><td>原</td><td>9:00</td><td>9:30</td><td>9:30</td><td>9:00</td></tr> <tr><td>坂</td><td>10:00</td><td>10:30</td><td>10:30</td><td>10:00</td></tr> <tr><td>田</td><td>11:00</td><td>11:30</td><td>11:30</td><td>11:00</td></tr> <tr><td>駅</td><td>12:00</td><td>12:30</td><td>12:30</td><td>12:00</td></tr> <tr><td>出</td><td>13:00</td><td>13:30</td><td>13:30</td><td>13:00</td></tr> <tr><td>発</td><td>14:00</td><td>14:30</td><td>14:30</td><td>14:00</td></tr> <tr><td>時</td><td>15:00</td><td>15:30</td><td>15:30</td><td>15:00</td></tr> <tr><td>刻</td><td>16:00</td><td>16:30</td><td>16:30</td><td>16:00</td></tr> <tr><td></td><td>17:00</td><td>17:30</td><td>17:30</td><td>17:00</td></tr> <tr><td></td><td>18:00</td><td>18:30</td><td>18:30</td><td>18:00</td></tr> <tr><td></td><td>19:00</td><td>19:30</td><td>19:30</td><td>19:00</td></tr> </tbody> </table> </table>		多良・稲置線等 エリア	織エリア	入江エリア	米原・舞ヶ原 エリア	丹波・長 エリア	J	6:00	6:30	6:30	6:00	R	7:00	7:30	7:30	7:00	米	8:00	8:30	8:30	8:00	原	9:00	9:30	9:30	9:00	坂	10:00	10:30	10:30	10:00	田	11:00	11:30	11:30	11:00	駅	12:00	12:30	12:30	12:00	出	13:00	13:30	13:30	13:00	発	14:00	14:30	14:30	14:00	時	15:00	15:30	15:30	15:00	刻	16:00	16:30	16:30	16:00		17:00	17:30	17:30	17:00		18:00	18:30	18:30	18:00		19:00	19:30	19:30	19:00
多良・稲置線等 エリア	織エリア	入江エリア	米原・舞ヶ原 エリア	丹波・長 エリア																																																																									
J	6:00	6:30	6:30	6:00																																																																									
R	7:00	7:30	7:30	7:00																																																																									
米	8:00	8:30	8:30	8:00																																																																									
原	9:00	9:30	9:30	9:00																																																																									
坂	10:00	10:30	10:30	10:00																																																																									
田	11:00	11:30	11:30	11:00																																																																									
駅	12:00	12:30	12:30	12:00																																																																									
出	13:00	13:30	13:30	13:00																																																																									
発	14:00	14:30	14:30	14:00																																																																									
時	15:00	15:30	15:30	15:00																																																																									
刻	16:00	16:30	16:30	16:00																																																																									
	17:00	17:30	17:30	17:00																																																																									
	18:00	18:30	18:30	18:00																																																																									
	19:00	19:30	19:30	19:00																																																																									


運行経路

【カモン号】



④三重県玉城町「元気バス」

使用車両 ジャンボタクシー：定員 9 人



料金 無料（実証運行中）

運行概要

- ・ H21 年 11 月から東京大学大学院との共同研究により実証実験を実施中
- ・ 玉城町全域でデマンド運行
- ・ 停留所を設置し、停留所間で利用可能（147箇所）
- ・ 路線や時刻表は定められていない（希望乗車時刻より、乗車可能時間を利用者指定）
- ・ 毎日運行
- ・ 地元タクシー会社に運行委託
- ・ 車両には PDA によるコンパクトな車載器を搭載し、ナビゲーションによる効率的な運行を展開

予約

- ・ 利用予約は乗車希望時間の 30 分前までで、運行時間内であればいつでも予約可能
- ・ バス予約システムを導入
- ・ 電話のほか、PC・携帯電話・スマートフォンの予約サイト、専用のタッチパネル端末からも予約が可能
- ・ 予約の際は、利用日時、乗降停留所、人数が必要
- ・ 会員登録が必要
- ・ 外出支援サービスとして、60 歳以上の高齢者に携帯型簡易予約端末を配布
一端末は安全見守りサービス（緊急通報や安否確認）、安全情報配信に対応

運行経路 ※バス停一覧

「元気バス」バス停一覧

〔外津地区〕		〔田丸〕		〔田丸〕		〔有田〕	
バス停番号	バス停の名称	バス停番号	バス停の名称	バス停番号	バス停の名称	バス停番号	バス停の名称
100	福山公園	101	上野 田丸神社	102	玉城駅前	103	長久保公民館
101	福山公園	102	ふたば児童館	103	玉城駅前	104	長久保公民館
102	上野 田丸神社	103	ふたば児童館	104	玉城駅前	105	長久保公民館
103	長久保公民館	104	玉城駅前	105	長久保公民館	106	長久保公民館
104	長久保公民館	105	長久保公民館	106	長久保公民館	107	長久保公民館
105	長久保公民館	106	長久保公民館	107	長久保公民館	108	長久保公民館
106	長久保公民館	107	長久保公民館	108	長久保公民館	109	長久保公民館
107	長久保公民館	108	長久保公民館	109	長久保公民館	110	長久保公民館
108	長久保公民館	109	長久保公民館	110	長久保公民館	111	長久保公民館
109	長久保公民館	110	長久保公民館	111	長久保公民館	112	長久保公民館
110	長久保公民館	111	長久保公民館	112	長久保公民館	113	長久保公民館
111	長久保公民館	112	長久保公民館	113	長久保公民館	114	長久保公民館
112	長久保公民館	113	長久保公民館	114	長久保公民館	115	長久保公民館
113	長久保公民館	114	長久保公民館	115	長久保公民館	116	長久保公民館
114	長久保公民館	115	長久保公民館	116	長久保公民館	117	長久保公民館
115	長久保公民館	116	長久保公民館	117	長久保公民館	118	長久保公民館
116	長久保公民館	117	長久保公民館	118	長久保公民館	119	長久保公民館
117	長久保公民館	118	長久保公民館	119	長久保公民館	120	長久保公民館
118	長久保公民館	119	長久保公民館	120	長久保公民館	121	長久保公民館
119	長久保公民館	120	長久保公民館	121	長久保公民館	122	長久保公民館
120	長久保公民館	121	長久保公民館	122	長久保公民館	123	長久保公民館
121	長久保公民館	122	長久保公民館	123	長久保公民館	124	長久保公民館
122	長久保公民館	123	長久保公民館	124	長久保公民館	125	長久保公民館
123	長久保公民館	124	長久保公民館	125	長久保公民館	126	長久保公民館
124	長久保公民館	125	長久保公民館	126	長久保公民館	127	長久保公民館
125	長久保公民館	126	長久保公民館	127	長久保公民館	128	長久保公民館
126	長久保公民館	127	長久保公民館	128	長久保公民館	129	長久保公民館
127	長久保公民館	128	長久保公民館	129	長久保公民館	130	長久保公民館
128	長久保公民館	129	長久保公民館	130	長久保公民館	131	長久保公民館
129	長久保公民館	130	長久保公民館	131	長久保公民館	132	長久保公民館
130	長久保公民館	131	長久保公民館	132	長久保公民館	133	長久保公民館
131	長久保公民館	132	長久保公民館	133	長久保公民館	134	長久保公民館
132	長久保公民館	133	長久保公民館	134	長久保公民館	135	長久保公民館
133	長久保公民館	134	長久保公民館	135	長久保公民館	136	長久保公民館
134	長久保公民館	135	長久保公民館	136	長久保公民館	137	長久保公民館
135	長久保公民館	136	長久保公民館	137	長久保公民館	138	長久保公民館
136	長久保公民館	137	長久保公民館	138	長久保公民館	139	長久保公民館
137	長久保公民館	138	長久保公民館	139	長久保公民館	140	長久保公民館
138	長久保公民館	139	長久保公民館	140	長久保公民館	141	長久保公民館
139	長久保公民館	140	長久保公民館	141	長久保公民館	142	長久保公民館
140	長久保公民館	141	長久保公民館	142	長久保公民館	143	長久保公民館
141	長久保公民館	142	長久保公民館	143	長久保公民館	144	長久保公民館
142	長久保公民館	143	長久保公民館	144	長久保公民館	145	長久保公民館
143	長久保公民館	144	長久保公民館	145	長久保公民館	146	長久保公民館
144	長久保公民館	145	長久保公民館	146	長久保公民館	147	長久保公民館
145	長久保公民館	146	長久保公民館	147	長久保公民館		

お問い合わせ先(作成)： 玉城町社会福祉協議会
0596-58-8181

