

長崎のりもの塾



上の写真は12月に開催した第2回バスツアーの様子です。

30名の参加者を2回に分けて乗せて、長崎にしかないバスで、長崎ならではの光景を巡りました。この車両は3ヶ月後に廃車となりました。貴重な記録となりました。

2年間の活動のご愛顧、ご支援心よりお礼申し上げます。

ありがとうございました。



塾長 菊池 将成

■ 塾長コメント ■

それはまるで逃亡劇のような2年間でございました。イベントの準備、報告書の準備、会議の行方・・・
あれがようやく正常に動くようになったと思えば、今度はこちらで問題発生。特に2年目の方は状況も変わりながら、激動の年となりました。年齢は中学生から60代まで様々。ただ共通項は「町の乗り物が気になる」ということ。ここまでバラバラな方向を向き、さらには譲らないぞ！！という姿勢の方も多い中、そもそもどうやって一つプロジェクトを実行するのかということで、そんなところにも大変時間を要しました(笑)。半ば逃亡しようかと思ったこともありましたが、失敗し、いえ、心を入れ替え。無事出頭、もとい、事業終了まで至ることができました。時々私は、バスのことを「まちの双眼鏡」と呼びます。双眼鏡はそんなに遠くの景色は見えませんが、ちょっと遠くの街を覗けます。バスも同じように、まちの姿、街で暮らす人の姿が垣間見え、さらにはまちの未来を少しだけ感じるような、そんな素敵な乗り物だと思うのです。この報告書は、バスという双眼鏡を持っている人たちが集まって、「長崎のこんな面白いところを共有したい！！」と集まった、乗り物を共通項に持つ長崎好き珍獣の奮闘記です。

■ 塾の目的 ■

さて、そろそろ真面目に書きましょう。

この塾は、坂のまち長崎の「バス、乗り物」の魅了を発信すべく誕生しました。

実は日本一のバスの街、長崎。

長崎といえば何を最初に思いつくでしょうか。ちゃんぽんの街、坂の街・・・実は長崎、バスも日本一なのです。どんな点で日本一なのかご紹介しましょう。

◎人口に対するバスの台数

◎一家庭あたりのバス運賃出費額(定期券)

◎民営事業者初乗り運賃の安さ(2018年迄)

この通り、なんと統計的に見ると長崎のバス、3つも日本一を生み出しているのです。こうしてみると、長崎市が日本で一番バスを使っている街と見ることもできるでしょう。しかもバスの台数、九州島内では福岡が一番のバス王国のイメージがありますが、「満遍なく」バスがそこらじゅうを走っているのが長崎市、長崎県の特徴でしょう。人口に対して福岡県の約1.5倍のバスの台数を長崎県は誇っています。なぜこんなバス王国長崎が誕生したのでしょうか。はっきりとこれと示す資料があるわけではありませんが、ここにおいても長崎が坂のまちということに深い因果関係があるものと推測しています。長崎の場合、明治以降も発展を続けてきましたが、鉄道は長崎駅のところで打ち切り、それ以上南部や東西部には線路がありません。それでは路面電車があるではないかといっても、北限は浦上・赤迫、南限は石橋。それぞれの終点の景色を思い浮かべていただくと答えが浮かんできます。そう、いずれも坂の手前で線路が途絶えています。実は鉄道は坂道に非常に弱く、大きな回り道や、トンネルを必要とします。一方バスはそのような地形的制約を受けずに、

幅の確保された道のある限り山奥に進むことができます。そんな坂のまちを支える生命線、「バス」にまつわる文化や「長崎ならではの」を探り、体験してもらおうべく、この塾は誕生しました。

■ 塾の研究・活動内容 ■

大きく分けて二つ

◎長崎のバスの魅力を体感してもらう

◎バスから見る長崎の魅力を体感させる

この2点を軸に掲げています。日々のバスの魅力発信をしますとともに、見るだけではなく、広く募り、長崎のバスやこのまちの魅力を体感してもらおうべく活動しています。

具体的には、日々のSNSでの発信の他、バスツアーを開催することで、これらの目標を実現してきました。

■ 塾活動の成果 ■

【第1回】終点に行ってみるバスツアー



7月に、「終点に行ってみるバスツアー」と題し、長崎市内の「見たことあるけれどもどこかよく分からない行先」の終点を実際に見て回るバスツアーを行いました。なんだか豪華なコンサートホールのありそうな「シンフォニー稲佐の森」から、どこかさっぱり見当のつかない終点「岬木場」まで、長崎市内南部方面を中心に回りました。応募定員20組に対し、申込者は140名越え。私めの大学

の志願倍率よりも高い競争倍率となりました。路面電車の運行エリアのその先に、真の長崎の面白さ、風景が広がっている。十分ご体感いただけたのではないかと踏んでいます。参加者の中には、現地の住民からタコの炭火焼きをいただいた人もおり、さすがにそこまではいかなくとも“まちとひと”を楽しんでもらいました。漁港を横目に食べる新鮮なタコ...塾長の私も食べたかったです。

【第2回】風景とバスを撮るバスツアー



最後には!!!!!!自分たちの欲望と共鳴するツアー企画を!!!!!!ということで、長崎市内の「日本本土で最後の2台」のうちの1台のバスのツアーを行いました。遠くは大阪から駆けつけた参加者もあり、長崎のもつ風光明媚な景色とともにお楽しみいただきました。こちらもまた即満席に。人気の企画となりました。

ラジオ番組で「各県の名物を紹介するコーナー」という企画で長崎市内のバスを紹介するために放送局に塾長が呼ばれました。Twitter上では今日もたくさんのバスファンが、「長崎に行きたい」と渴望しています。どこか懐かしく、新鮮な感動に出会える長崎のバスが徐々に脚光を浴びつつあるように感じます。隠れたバス王国から、誰もが知るバス王国長崎へ。沢山の方にバスという切り口からこの街を楽しんでいただくべく活動しました。

長崎のりもの塾 活動記録

日 時	場 所	内 容
令和 5 年		
5 月 24 日 (水)	長崎市立図書館 多目的ホール	・開所式 ・第 1 回塾会議
6 月 3 日 (土)	ランタナ 1F	バスツアーコース決定・今後の活動について
6 月 18 日 (日)	ランタナ 1F	バスツアーコース決定・今後の暑動について
7 月 8 日 (土)	ランタナ 1F	バスツアー準備
7 月 15 日 (土)	オンライン会議	バスツアー準備
7 月 22 日 (土)	バスツアー当日	
8 月 11 日 (金)	ランタナ 1F	バスツアーコース決定
8 月 29 日 (火)	オンライン会議	バスツアーコース決定
9 月 9 日 (土)	ランタナ 1F	バスツアーコース決定
9 月 28 日 (木)	ランタナ 1F	バスツアーコース決定
10 月 15 日 (日)	ランタナ 1F	バスツアーコース決定
10 月 25 日 (水)	ランタナ 1F	バスツアーコース決定
11 月 9 日 (木)	ランタナ 1F	バスツアーコース決定
11 月 26 日 (日)	ランタナ 1F	バスツアーコース決定・準備
12 月 3 日 (日)	ランタナ 1F	バスツアー準備
12 月 17 日 (日)	バスツアー当日	
令和 6 年		
1 月 17 日 (水)	ランタナ 1F	今後の活動について・ガイドブック/祭展示について
1 月 27 日 (土)	ランタナ 1F	今後の活動について・ガイドブック/祭展示について
2 月 9 日 (金)	ランタナ 1F	今後の活動について・ガイドブック/祭展示について
2 月 22 日 (木)	ランタナ 1F	今後の活動について・ガイドブック/祭展示について
3 月 4 日 (月)	ランタナ 1F	今後の活動について・ガイドブック/祭展示について
3 月 16 日 (土)	ベルナード観光通り	伝習所まつり

実は日本一、長崎のバス

世界三大夜景の一つと評される長崎の夜景。世界屈指とまではいえませんが、実は「バス」に関する次の統計で長崎は日本一なのです。

- 単位人口あたりのバス台数(長崎県)
- 一家庭あたりの定期券運賃出費額

意外と長崎、バス王国なのです。これらの統計から、いかに長崎の人々がバスを使っているかをお分かりいただけるでしょう。次のことは、長崎市民にとっては当たり前、他県民からすると驚きのことでしょうか。長崎には「片道定期券」というものが存在します。長崎東高を想像してもらえるとわかりやすいですが、長崎には通学先が山の上なんてこともあります。そういうとき、往路のみバスを使って、帰りは徒歩で下山する、こんな通学スタイルのために生まれた定期券です。坂の街長崎では、これにとどまらず、坂を乗り越えるバスの独特な文化があります。



↑長崎市内を走るハイブリッドバス
フタコブラクダのような屋根の箱が目印

長崎市内には「九州一」のバスが存在します。

それはハイブリッドバスです。実はハイブリッドバスの台数は福岡を抜いて長崎市がダントツで九州一なのです。通常の経路で力を

生み出すエンジンと一緒に、電気モーターの力で走行するハイブリッドバス。石油燃料の消費量が少なく、エコな乗り物として知られています。長崎市内では毎日 32 台のハイブリッドバスが走行しています。

これは持続可能な環境への貢献という意味もありますが、「坂に耐えるため」という目的もあるようです。通常のディーゼルバスは、昨今の環境規制に適應するために出力を低燃費としています。しかし、長崎の場合満員で坂道を全力疾走するというようなこともザラにあるため、出力に余裕のある車が求められます。従って、通常のディーゼルエンジンにモーターのアシストが加わるハイブリッドバスがこの街のバスの最適解となります。ちなみに 2023 年以降の新車では、ディーゼル車とハイブリッドバスの差額の半分が長崎市から助成されています。銀色のバスに代わって、新しい長崎のバスのアイコンとなることが期待されます。

工夫で実現した「バリアフリー」

みなさんは踏切にローダウンした車高の低い車が引っかかっている場面を見たことはないでしょうか。私はあります。車高を低くすると、道路条件の悪いところは必然的に走れなくなります。というのも、車体の底を地面に擦ってしまうからです。ところで、「バリアフリー」という言葉を皆さんも 1 度は耳にしたことがあるでしょう。バスもその例外ではありません。1990 年以降、「乗りやすいバス」を目指してバスメーカー各社は床の低さにしのぎを削ってきました。特にノンステップバスと呼ばれる、入口、出口に一切段差のないバスはバリアフリーバスの完成形と言えるでしょう。

さて皆さん、お分かりいただけただしょうか。バリアフリーを推進した結果、バスの床は低くなった。車高は低くなった。その結果、踏切のローダウン車のような事件がバスでもおこりかねない事態となったのです。それがここ長崎ではノンステップバスを入れようにも、標準の仕様で購入すると坂を突破できない可能性が出てきたのです。その結果、長崎市内のバス事業者が考案したのは、「車体を20cm 上方向に上げること」。これにより、坂の街でもノンステップバスを走らせることに成功します。お客様乗降時は車体を傾けることで、入り口と道路の段差を小さくしています。この仕様は長崎のバス会社向けの特注仕様。いかに長崎という街の地形が全国的に見ても特別か分かる事例と言えるでしょう。



↑長崎市内を走るノンステップバス

若干タイヤと車体の隙間が

他の町のノンステップバスより大きい

長崎の宝、「前後ドア」



長崎市内を歩いていると、この前と後ろにドアのついているバスを多く見かけることと思います。実はこれ、結構貴重なもので、県全体で最後の●台というような県もめずらしくありません。一方長崎ではこのスタイルの車両があと150台ほど活躍しています。これに對極的にあるのが「前中ドア」と呼ばれるタイプの車でしょう。



こちらの方が、一気に中央の扉から多くの乗客を下ろす、もしくは乗せることができます。その一方で、扉の部分に多くの面積をとった分、座席が少なくなります。坂の街では、急カーブでお客様の転倒事故を防ぐために極力着席させることが望ましく、座席の多いバスが好まれた可能性があります。また、長崎市内の場合、お客様の乗車場所が新地、中央橋、長崎駅前、宝町と分散していることもあり、同時に大量のお客さんを捌く必要がありません。このような背景から、以前は広いドアは長崎市内にはあまり必要なく、

ドアが小さくとも席数の多いバスが好まれたと考えられます。その結果、長崎市内では前後ドアタイプのバスが多くなったと考えられます。

もっと話題になってほしい、長崎限定の風情あるバスの車内



長崎市内のバスに乗っていると、結構な確率で椅子の下が木目調になっていることに気づくと思います。しかし触ってみると本物の木、木目調ではなく板張りということに衝撃を受けることと思います。実は長崎市内のバス事業者では 1999 年まで椅子の下は板張りで購入されていました。これは当時の車両寿命に関係するものと思われる。当時、他のバス会社が15~20年で廃車にしていたところを、長崎市内のバス事業者は9~13年ほどで廃車に、他の事業者や海外への貿易会社に中古車として売却していました。そのため、他のバス会社同様の耐久性は必要なかったものと考えられます。その結果、今では全

国的に貴重になったレトロな車内風景を楽しむこととなりました。懐かしの光景をまだまだ長崎では当たり前にお楽しみいただけます。

長崎のバスの象徴だった「分割行先」



まず前提として、1枚目のようなバスは、行先の部分のフィルムが回転することによって経由地、行先を表示しています。

2024年3月まで、長崎バスの行き先といえば上の画像のような書き方でした。左に行き先、右に経由地。中央の黒を境にはっきり分かれているのがお分かりいただけるでしょう(1枚目)これには坂の街の複雑な路線網が関係します。例えば新地ターミナルから女の都方面に行くバス。経由地としてはまず、市役所上、大波止経由の2パターン、さらに大橋から枝分かれして住吉、純心校経由の2パタ

ーン、計4通り考えられます。それぞれの経由パターンに合わせて「女の都団地」という行き先を用意しなくていいように経由地と行き先で二つに割って独立して回るように工夫したものと考えられます。この経由地のパターンで長与ニュータウン、西山台団地、恵の丘、三川町などの行き先も考えられ、それぞれの行き先に対し経由地の4パターンの組み合わせの行き先フィルムを用意しなくていいとすれば、この真っ二つに行先のフィルムを分けるコスト効果は絶大だったことでしょう。長崎の場合、これら経由地の組み合わせを削除することができず、どの組み合わせも残す必要があったため、このような複雑な系統と独特の案内表示になったものと思われま

第1回バスツアーの様子



上記の告知の通り、バスツアーを開催しました。その名も「謎の終点行ってみるバスツアー」見たことはあるけれども、実際のところ一体どこなのか分からない。そんな謎の終点を解き明かすべく開催しました。開催日は長崎市バス無料 DAY の前日。このバスツアーでの道中の様子を SNS などに掲載してもらい、翌日もしくはその後その場所に行ってもらおうという狙いがありました。



「神の島3丁目」終点の様。大量にある「神島XXX」シリーズ。この神々しい地名が

どんな場所なのかを実際にバスで巡りました。明治建築の教会と、工業団地の立地する埋立地の共存する神の島。独特の風情を楽しむことができました。岬の末端の方では、伊王島大橋付近から長崎港に入港する様々な船を一望することができ、港町長崎を感じられます。



女神大橋の麓でトイレ休憩。時間短縮のため、やむをえず、通常のバス路線の通らない女神大橋を通行しました。クイーンエリザバスが満潮時でも潜れるように設計されたという橋は、南部地区の一つのアイコンにもなっ

ていると言えるでしょう。



続いて伊王島ターミナルへ

かつては産炭地として賑わったこの島も、長崎のリゾート地として再開発が進んでいます。引き続き元島民でもあるバスの整備士さんに、車内でお話しをお伺いします。



バス車内の様子。

整然と並んだ11列の鮮やかなシートが最新の観光バスと比肩する雰囲気を出しています。この「エアロバス」と呼ばれる型のバスは、全国的にも路線バスとしては徐々に貴重な存在になってきていますが、長崎ではまだ当たり前のようにその姿をみることができます。諫早方面の路線バスや、高速シャトル、空港リムジンバスでも使われています。パブルの終わり頃、1993年に登場しました。

それもあってか、豪華かつ細かい点まで気配った内外装は、日本の観光バスの最盛期と

言われることもあります。そんな長崎を走る名車「エアロバス」で南長崎を周遊しました。



車内には栓抜きも。



伊王島島内を走る周遊バス

期間限定で海水浴場行きの臨時バスも運行されていました。ここでは滞在時間を長く取り、思い思いの伊王島を楽しんでもらいました。参加者の中には、海水浴場までこのバスに乗って往復する人もいました。



「晴海台高部」 終点バス停

近くにある「晴海台団地」 行きのバスではなく、平山台団地方面のバスがこちらに停車するという少しややこしい行先の終点です。海を見下ろす絶景の住宅街をさらに上った場所に立地し、長崎の新興住宅街らしい景色を楽しめます。



「夫婦石」バス停。こちらのバス停には、樺島行きのバスが運行しています。ここを終点とするバスはありませんが、景色がいいかつ停めやすい場所なのでしばし休憩。

写真の奥に映る「夫婦岩」の他、さらにその

奥には世界遺産軍艦島を見ることもできます。



途中さらに恐竜パーク駐車場で休憩。この車両を被写体に、バスファンの撮影タイムにもなりました。



そこから終点、樺島へ。ボラ漁でも賑わった特別な島です。島に上陸すると、ご覧の通り広い駐車場のような場所があり、港と隣接しています。ここで獲った魚をトラックに移し替え、輸送しているようです。地元の方がバーベキューをしており、塾生の何人かはそこで交流し飲み食いしたようです(笑)。写真奥に市内中心部を目指すバスが映り込んでいます。ここから市内中心部まで一時間半ほど。しかし早朝より始発便が出ており、案外市内へのアクセスに困ることはなさそうです。長崎には「駐在」というシステムがあり、団地やこういった郊外に5台から15台ほど止

める車庫を保有しており、現地出退勤の車とドライバーがいます。この仕組みにより、早朝から夜遅くまで、本来の車庫から離れた場所でもバスを走らせることができます。



元気に遊ぶ島の子供達。

観光バスが来るということもなく、大きなバスの登場は驚きだったようです。(この写真はバスに見慣れて普通の遊びに戻っているところです)



樺島大橋通行の様子



続いては終点「岬木場」へ。この春のダイヤ改正で定期路線バスの終点としての役割は終わりました。わずかバス一台ほどしか停められない折り返し場は、山に阻まれた野母半島の人々の生活を支える終点でした。

ちなみにここから3分ほど下った場所に平成29年に閉園した「長崎県亜熱帯植物園」がありました。





6時間にわたる工程の最後にもう一度女神大橋の麓の駐車場へ。
当日一緒した皆様、改めてありがとうございました。

第2回バスツアーの様子

西工58MCで行く
風景とバスを
撮るツアー

12月3日開催 集合解散：長崎駅西口
応募締切：11月26日 当選発表：11月28日
参加定員：各回20名(合計40名) 参加費：無料
午前・午後どちらか1つ応募可能
☆午前の部(長崎&長与)9時~13時頃
☆午後の部(東長崎)13時半~17時半頃

日本本土で最後の2台になったバス(西工58MC×日野大型)の車両を起用し、長崎市内の風景と絡めて写真を撮るバスツアーを開催しました。イベント自体の参加者を増やすとともに写真を撮っていただきネット上で拡散していただくことで、より長崎のバスの魅力が波及されることを願い開催しました。

午前の部



神崎鼻口にて。遠くに造船所を見渡す立神の奥地のこの場所でバスを楽しんでもらいました。この車両も1996年式、長崎市内を高頻度で走行するバスとしては最も古い年代のものであります。

今のバスにはないクラシカルな雰囲気を随所に感じられます。



長与営業所見学。長崎市と長与町の境界にあるこの営業所では、長崎市内西山循環線のほか、三原台方面、本原地区の路線を担当しています。(ツアー開催後、立山浜平地区もこの営業所の担当に)長崎のインフラを支えるバックヤードでは、日曜お昼時ということもありたくさんの車両が停車していました。



↑長崎県内初の車椅子搭載可能車両として登場した9E13号車。(9A11号車と同期)フロントに今も巨大な青春板を掲出し、長崎市内を走行しています。



その後西山台団地へ。この車がこの頃最も走行していた路線の一つでした。この後大きな路線再編を受けることとなる西山循環線が対向車線に。令和5年の長崎の風物詩です。





午後の部

午後の部では、東長崎方面を中心に散策しました。これまた長崎市内でも特異な雰囲気のある街、東長崎。坂は少ないながらも、住宅地の造成が進む県営バスのドル箱路線の街を巡りました。



春日車庫付近。ペンギン水族館を超えた先に風光明媚な景色が広がります。長崎街道最後の宿場町日見宿と春日車庫の間を2往復し、フォトランを行いました。



牧島(臼の浦) 終点

穏やかな漁港の景色が広がります。この地から1時間ほどかけて、市内中心部への直行路線バスが運行されています。かつては特攻船「震洋」の基地でもあったという牧島には、多くの志願者が住んでいました。



思い思いにカメラを向ける参加者。あと半年と見られるかわからぬ光景です。



真っ赤な車体と真っ青の海。コントラストがより長崎の景色を際立たせます。



弁天口バス停にて方向幕をくるくると。端から端までどんな行先が入っているのか。実際に方向幕を回して見せていただきました。



いよいよ夕暮れどき。写真撮影が難しくなる時間帯です。



東長崎営業所構内見学。長崎市内では主に日見トンネル以东の路線を全て担当しています。平日では本原方面も担当しています。



長崎市内最古の路線バス車両、6F13号車。昔ながらの車内空間が時代を感じさせます。昨今の東長崎地区の路線再編に伴い県央地区から移籍。このために方向幕まで新調しています。



綺麗に並ぶ車両群。東長崎地区の路線バス車両は特に綺麗に磨かれている印象です。





にマッチしていますね。



乗務員さんからこんなサービスも。東長崎地区を走る車両に本原西山台地区の行先の組み合わせ。普通のバスの写真に見えて、実は貴重な瞬間です（笑）。



午前午後合わせて40名強の参加者にお越しいただきました。このツアーで使用した車両も翌年3月に廃車に。貴重な記録となりました。好評いただきますとともに、SNS上ではこのバスツアーに関する投稿も散見されました。

このバスツアー最後の終点「古賀木場」へ。長崎市内の県営バスの運行エリアの中でもトップクラスののどかさを誇ります。田んぼと石垣に囲まれた終点でホッと一休み。クラシカルな雰囲気と里山の景色が絶妙



ガイドブック(成果物)の作成

長崎市内の王道からマニアックな場所まで。バスで巡る素敵な場所 10ヶ所を紹介するガイドブックを作成しました。概ねどの場所も最大で2時間あれば十分に楽しんで帰ってくるすることができます。路線の短縮や減便で趣味人としては移動が辛くなってきているこの頃ですが、手軽に行きやすい場所を基本的に紹介しています。この冊子のおかげで一路線廃止を免れた、とまではいかなくとも、少しでもより多くの方に長崎のバスとバスから見る長崎を楽しんでいただけますとともに、路線の継続につながればと願うばかりです。



07 トンネル口

式見隧道
長崎自動車(長崎バス)

高さ制限 3.2M
幅員 2.5M

スリルとバスが好きな人必見

この路線では、まるで針の穴を通すような感動のドライビングテクニックを楽しめます。住宅街を抜けた先、漁港を見下ろす場所に長崎のバス屈指の難所があります。特も構えるのは自家用車でも通りたくない昭和初期の「隧道」。大正から5年の醸成の未完成しました。トンネルを超えた先は、さらなるドロを巻いたような狭い道がバスの行く手を阻みます。まるでジェットコースターのような、坂の街の織りなす安全なアトラクション。ぜひご体感ください。

ACCESS アクセス
運行会社：長崎自動車
長崎駅前(北方町駅仮設バス停)より「相川」もしくは「大見崎」行きに乗車。
「トンネル口」バス降下車。

長崎自動車 時刻検索サイト

当初は長崎市内のバスターミナルにおいてもらう予定でしたが…伝習所祭りで配りすぎたので在庫を切らしてしまいました。しかし今はインターネットがあります。近日中に公開される予定ですのでお楽しみに。

ぜひ携帯から開いて、新たなこの街の側面をお楽しみください。

世界の観光都市長崎。坂の街の生命線、長崎のバス。
このまちと独自の文化がこの先も続くことを願っています。
2年間活動にご理解、ご支援賜りましたこと心よりお礼申し上げます。

長崎のりもの塾

塾長	菊池 将成				
1	小崎 円己	21		41	
2	井出 翔馬	22		42	
3	鮫島 広	23		43	
4	芹沢 真	24		44	
5	岡部 太一	25		45	
6	岩永 大毅	26		46	
7	西村 和陽	27		47	
8	原口 梨沙	28		48	
9	深堀 みきえ	29		49	
10	岩永 輝大	30		50	
11	永田 秀	31		51	
12		32		52	
13		33		53	
14		34		54	
15		35		55	
16		36		56	
17		37		57	
18		38		58	
19		39		59	
20		40		事務局員	公共交通対策室 未吉 聖次

