

交通権学会ニューズレター トランスポート21

第70号 2023年11月15日



平成筑豊鉄道 新豊津～東犀川三四郎（上岡撮影）

目次

1. 会費納入のお願い
2. 2024年度研究大会のご案内
3. バスターミナル東京八重洲 見学会報告
4. 書評『JRに未来はあるか』
5. 新刊書『隠された人災』
6. 芸備線鉄道史探訪 上岡直見会員
7. 『トランスポート21』原稿募集中

1. 会費納入のお願い

振込用紙と会費納入のご案内を同封しています。会費納入がお済みでない方はよろしくお願いたします。インターネットによる送金も可能です。郵便局に出向かなくても気づいた時にその場で送金していただくとう会費未納が避けられますのでご利用下さい。

銀行名 ゆうちょ銀行
金融機関コード 9900 / 店番 099
預金種目 当座
店名 ○九九店（ゼロキウキウ店）
口座番号 0036310 交通権学会

2. 2024年度研究大会のご案内

統一論題：交通崩壊を考える

コロナ禍はまだまだ収束とは言えないなかで、今まで深く懸念されてきた公共交通問題は、地方交通だけでなく比較的経営が安定していた都市交通でも一部を除き極めて厳しい局面を迎えています。一方、国レベルで抜本的な国土交通政策とは考えられない

ライドシェアが打ち出され、道路優先の政策も継続されています。

ここで急速的に問題化しているのは公共交通での要員確保問題です。運転が自動化されても、公共交通の無人化が実現するわけではありません。また、コロナへの感染や後遺症による業務困難も、要員確保に悪影響を及ぼしています。

2024年度研究大会においては、全国各地の事例を情報共有しながら、地域公共交通をどのように維持し改善していくかという論議を国や地方の役割も踏まえながら進めてまいりたいと思います。交通至便な会場を用意して、多くの会員のみなさまの研究発表はもちろん、各地の実情報告もあわせてお待ちしております。

期日 2024年7月13日（土）～14日（日）

1日目 統一論題報告・シンポジウム・総会

2日目 自由論題報告

会場 立命館大学大阪いばらきキャンパス

<https://www.ritsumei.ac.jp/accessmap/oic/>

JR 茨木、大阪モノレール宇野辺より徒歩8分、阪急南茨木より徒歩10分

（新大阪駅より快速利用15分、伊丹空港よりモノレール利用30分）

大会担当理事 池田昌博 近藤宏一

連絡先 kondok@ba.ritsumei.ac.jp

電話 072-665-2402（近藤勤務先）



3. バスターミナル東京八重洲 見学会報告

立命館大学 近藤宏一会員

2023年9月11日に、東京駅に昨年開業した新しいバスターミナルの見学会を実施しました。近藤が個人的に実施したのですが、会員のみなさまにご案内したところ、数名のご参加をいただきましたので、この場を借りて内容をご紹介します。

1. バスターミナルの概要

バスターミナル東京八重洲は、東京駅前八重洲地区再開発の一環として建設される3つのビルの地下に開設されるものです。2022年9月にこのうち1つのビル（東京ミッドタウン八重洲）が完成し、バスターミナルもその地下部分から営業を始めました。現在、乗降6、待機3の計9バースで運用されており、各地への長距離高速バスのほか、日中は主に千葉方面への高速バスが運行されています。

2. 建設計画

東京駅八重洲口側では、従来から JR バスを中心とした八重洲南口のりばがありました。高速バスの増加により周辺道路上にバス停が分散し、利用者にとっても不便な状態でした。このため、2002年の再開発検討初期段階から道路上のバス停を集約したバスターミナルは計画に含まれており、2018年の中央区による上位計画において、20バース以上の乗降スペースを確保し、一体的に運営することが盛り込まれました。これに基づき、3ビル地下あわせて20バース、約21,000㎡の整備が決まりました。

ビル自体は再開発組合による事業ですが、このうちバスターミナル部分は UR が取得して運営者を募集・選定し、すでに新宿のバスターミナルで運営実績がある京王電鉄バスが、全体の運営を請け負うことになっています。

3. 施設状況

バスターミナルは、地下1階にカウンター、待合スペース、コインロッカー、店舗（リラクゼーション）と事務所があり、地下2階に6つのバスのりばとトイレ、ミニコンビニがあります。2つのフロアはエスカレーターとエレベーターで移動可能です。カウンターは基本的に案内業務で出札は行っておらず、乗車券は各バス事業者や販売代理店のウェブサイトなどで購入しておく必要があります。また、待合スペースは限られており、大人数が長時間滞留することは想定されていません。ミニコンビニは、早朝深夜の発着にも対応しています。



※地下1階のカウンター。発券をしないので、コンパクトになっている。

全体としてはコンパクトなつくりになっています。将来、残る2つのビル地下部分が開業する際には、より充実した施設の設置が検討されています。

施設面で特に注目されるのは、案内表示とホームドアです。地下2階のりばは、地下の構造物であるため柱が多く、見通しがきかない欠点があります。これを逆手にとり、柱にのりば番号を非常に大きな文字で表示しています。ホームドアは、通常は施錠されており、バスのドライバーが到着後車道側のコントロールボックスで開錠し、発車前に施錠します。ドアが開く状態のときには必ずドライバーがそのりばにいるので、乗客が不用意に車道側へ出て行くことがないようにしています。



※案内表示とホームドア。ドアがあるため、ホーム側の歩道が比較的広がっていて、荷物の出し入れなどにも余裕がある（筆者撮影）。

4. 運営について

バスターミナルを運営しているのは京王電鉄バスですが、京王系の高速バスは基本的にバスターミナル新宿から発着しており、東京八重洲には新宿行きの市内バスが日に数本運行されているだけです。このため、ここでの同社の役割は空港のオペレーション会社と同様、乗り入れ会社の選定、スロットの割り振り、乗客への案内、安全管理などになります。

(1) バスターミナルとバス事業者

乗り入れ会社が支払うターミナル使用料が運営者の収入になります。使用料は公表されていませんが、座席数基準とのことでした。

スロットの割り振りは、空港ほどスロットごとの利便性の差がないので、基本的にはおおむね方面別になっています。特に千葉方面への近距離便は、夕方の出発が最短10分間隔にもなるので、同じ乗り場に次々到着し、並んでいる乗客を順番に乗せていく形になります。ドライバーにもあらかじめのりばが指定されています。ただ到着便は遅れも生じるので、到着後ターミナル内の表示をみて、空いているおりばに順次つけていきます。

バス事業者とターミナルはオンラインで直結されており、例えばバス到着遅れの案内は、事業者側が入力すれば、自動的にターミナル内の案内表示にも反映されます。臨時便の運行申請なども、事業者側の端末で専用のシステムに入力すれば、ターミナル側の端末に直ちに反映され、職員がスロット配分の調整などを行うようになっています。このシステムの開発が、開設準備の際も大きな比重を占めていたようです。

(2) ターミナル運営会社の業務

バス自体の運行管理はバス事業者が行うので、ターミナル運営会社が行うのは、通常はダイヤ変更に伴うスロット配分の調整、新規乗り入れ事業者の審査などのバス事業者との関係以外では、安全管理と乗客対応が主な業務になります。

基本的に、バスの乗降の管理もドライバーが行います。このため、地下2階ののりばには、通常1名の要員がいるだけです。このため、千葉方面への近距離便が頻発する時間帯には、バス事業者から係員が派遣されてくることもあります。安全管理としては、地上のバス出入り口での警備員の配置のほかは、通常は監視カメラによって事務室で行われています。のりばとバスの発着場がガラスの壁によって完全に封じられ、ホームドアも上述のようにドライバーが管理されているため、こうしたかたちが可能になっています。

乗客対応の面では、のりばでのスムーズな乗降に力をいれています。同方向の路線は同じのりばになることが多いのですが、発車間隔が短い乗り場では、列をabcと分け、各便ごとに「a列」「b列」を指定することで混乱を避けるなどの工夫をしています。床にも「a列」などと書かれたステッカーが貼られています。また、今後インバウンドの回復に伴って多言語対応も求められますが、これについては、案内を求められる内容は比較的定型的事であることもあって、タブレットに自動翻訳ソフトを入れて対応するとのことでした。

ターミナル運営会社が忙しくなるのは、諸事情で大幅にダイヤが乱れたり、臨時便が多数増発されるようなときです。見学时も、前週後半に千葉県で大雨があり、JRに長時間不通区間が出たため、各バス事業者が大幅な増発をして東京に取り残された千葉県民の帰宅の足を確保しましたが、その際には当然、スロット割り振りの臨時の見直しが必要となり、またのりばに職員を配置して乗客の案内にあたるなどしています。

京王電鉄バスとしては、今後の人口減少に伴う乗客減少も見越して、ターミナル運営受託を一つの主要な収入源にしていきたいという方向性があります。もともと自社バスターミナルからはじまった新宿ではなく、ほとんどが他社というこの東京八重洲での運営実績はそのモデルとなるもので、システムの開発はもちろん、さまざまな運営ノウハウの蓄積にも

力をいれています。地方で自治体が管理しているバスターミナルや、従来は自社バスターミナルだったところに他社の長距離バスの乗り入れを増やそうとする事業者などがターゲットになるでしょう。

5. 高速バスの現状と今後

ターミナル運営の見学ではありましたが、実際には高速バス自体の現状などについても見聞することになり、ターミナル側の視点から見たお話もうかがいました。

(1) 近距離路線の激増

上述のように、主に千葉方面の近距離路線が激増しています。利用者のほとんどは通勤客です。君津・木更津方面からのバス路線が集まり、アクアラインを経由して東京八重洲まで 40 分という木更津金田バスターミナルには、市営だけで約 400 台の駐車場があり、バスアンドライドが行われています。木更津金田ー東京八重洲間は、朝は最短 5 分間隔、夕方は最短 2 分間隔、日中もほとんどは 10 分前後の間隔で運行されており、通常であればラッシュ時でもめだった遅れはないとのことで、JR と比べても利便性、所要時間、乗り心地、運賃といった点で優位にたっています。

時	出 発 予 定 時 刻 表
5	24 47 54 57
6	07 17 24 32 38 44 47 52 57 59
7	02 03 07 12 15 17 19 22 23 24 27 28 32 37 44 47 57
8	04 12 18 24 27 42 59
9	02 13 17 24 32 39 57
10	09 17 18 37 54 57 59
11	17 23 37 39 52
12	17 23 24 37 57
13	04 09 17 23 37 44 52
14	12 18 24 32 52 54
15	08 23 24 32 54
16	02 03 24 32 33 54
17	02 03 24 32 33 53 54
18	02 27 28 57
19	04 12 27 39
20	29 43 47
21	27 57 59
22	03 39
23	

※平日の木更津金田→東京八重洲方面発車時刻表。このほかに新宿、品川方面などにも多数運行されている(木更津金田バスターミナルウェブサイトより)。

(2) 長距離バス事業者の増加

長距離バス事業への新規参入は続いており、バスターミナル東京八重洲でも、従来の路線バス事業者が運行するものはむしろ少なく、Willer のような大手が統括するものはもちろん、比較的小規模な事業者が運行する路線が多数乗り入れています。

ターミナルとしても、乗り入れにあたっては審査を行い、また地方の事業者でもできるだけ直接訪問するなどして、安全管理や信頼関係の構築に努めています。「訪ねて行って事務所が小さいのに驚くこともある」という話もありました。

発車時刻	行先	運行会社	のりば	便名	便番号	号車
21:50	京都,大阪	ユタカ交通	11	ユタカライナー	117便	
21:55	京都,大阪梅田,なんば	WILLER EXPRESS	14	WILLER EXPRESS	WX156便	
22:05	京都,大阪	ユタカ交通	16	ユタカライナー	111便	
22:15	京都,奈良,大阪梅田	東京富士交通	12	ナイトライナー	NT1003便	
22:30	京都,大阪梅田,堺駅西口	大阪さやま交通	11	WILLER EXPRESS	5Y158便	
22:35	京都,大阪	さくら観光バス	12	ミルキーウェイエクスプレス	CJ101便	
22:40	京都,大阪,USJ	武井観光	13	アミー号	701便	
22:50	大阪梅田,USJ	帝産観光バス	11	WILLER EXPRESS	TE154便	
23:00	大阪,神戸三宮	京成バス	13	千葉-東京-大阪-神戸	1便	
23:10	大阪梅田,神戸,篠山口	山一サービス	11	アミー号	703便	
23:30	京都,大阪,USJ	東京バス	13	東京特急ユースター	104便	
23:35	大阪梅田,天王寺	広栄交通バス	16	ブルーライナー	E131便	
23:45	京都,宇治,宇平寺	神姫バス	17	11MON	104便	

※21時30分以降の大阪方面発車時刻表。無名のバス事業者が多い(バスターミナル東京八重洲ウェブサイトより)

(3) 車いす利用者への対応

ターミナル自体はバリアフリーで設計されており、エレベーターを使えばのりばまで移動することもできますが、現在、肝心の高速バスは車いすに対応していません。今回の見学者にも電動車いす利用の方がおられました。バスの利用はできないとのことでした。しかし、現在 JR の利便性が低下している中で、木更津方面のようにむしろ公共交通としては高速バスが中心になるような場合に、従来のように高速バスは鉄道の補完なので、バリアフリーには限界があるのもやむをえないという考え方のままでよいのか、ということは参加者一同疑問に感じました。ただ、設備的には例えば現在の荷物スペースを改造するなど対応できたとしても、基本的に運行中にサポートを得られない高速バスにおいて、車いす対応はドライバー 1 人に任されることになり、非常時などを考えると逆に不安も大きく、このあたりを交通権との関係でどのように考えるのかは、今後の重要な検討課題であるといえるでしょう。

報告は以上です。

今回は、現在のバスターミナル運営責任者が私のゼミの卒業生ということで、業務時間中にも関わらず長時間にわたりたいへん丁寧に説明をいただきました。京王電鉄バスの伊佐地健様に心から感謝を申し上げます。また、参加者のみなさまからも率直なご質問、ご意見をいただき、内容を深めることができました。あわせて感謝を申し上げます。

4. 書評 『JRに未来はあるか』

池田昌博会員から寄せられた書評を掲載します。



上岡直見著
『JRに未来はあるか』
緑風出版, 2017年6月

JR 地方線の存廃問題がクローズアップされる中、上岡直見氏による「JRに未来はあるか」(緑風出版)を再読した。交通権学会の会報(34号:2017年5月)に掲載した私の拙い論文「国土交通軸整備と地域公共交通—北陸新幹線金沢延伸・利用者の目線からの検証—」が仕上がった頃のものである。ちなみに、この私の論文は新幹線整備の負の部分について論じたものである。

さて、本年は国鉄が解体されてから30年以上が経過したが、コロナ禍の中、JR三島会社だけでなく本島2社の経営問題が表面化したこともあり、ここに至って、ようやく政府関係者からも国鉄改革の失敗の部分が述べられるようになっていく。

本書が記された直後、麻生副総理は国会論議のなかで、JR北海道の経営危機について「この話は商売のわかっていない「学校秀才」が考えるということになるという典型ですよ。国鉄を7分割・民営化して黒字になるのは三つで他のところはならないと当時から鉄道関係者は例外なく思っていましたよと発言しているし、「国鉄改革」3人組の一人であ

ったJR東海 葛西取締役名誉会長(故人)は「あらゆる制度設計なんて30年も持ちやしないんです。」(週間ダイヤモンド)とも発言していた。

私は、国鉄改革は必要であったという立場ではあるが、この当時、私が感じていたことは、官僚的な経営から民間経営手法を活用した利用者本位の経営に移行することへの期待感と国鉄改革の成果が本当に国民にもたらされるのか、これ以上、地方交通が切り捨てられないか、安全輸送は確保されるのかという不安感であった。

私が居住する関西では、確かにアーバンネットワークと呼ばれる大都市間輸送は料金(ただし、上限料金制度を適用した各種割引措置が前提)、所要時間、車両、輸送力は著しく改善されたが、その一方で国鉄時代に関西では起こったことのない大事故が発生し、不安が現実のものとなっていた。

これは、長期的な経営でなく短期の成果に走る民間経営手法の悪さが現実なものとなったと感じている。本書で上岡氏は株式公開された4社は民営と公営のそれぞれの悪さがでていくとの趣旨で論述している。

公営、民営かの論議は大阪市営交通の民営化論議のなかでもなされているが、私は経営体制の論議の前に大阪市の交通をどうするのかということをおまず論議しようと行政関係者に伝え、この民営化論議は「バス事業と地下鉄事業の分割」の論議でもあり、現在のJR7社間の経営格差を教訓とすべきと問題提起していた。

釈迦に説法ではあるが、民営化すれば全てが解決するという風潮は大きな危険性を背負っていることも忘れてはならないと感じている。

少々長くなるが、本書に記された課題や論点を私見も加え列挙する。

(1) 鉄道軸を地域の骨、駅を地域の拠点として評価すべきである。道路整備により都市のスプロール化が進展したが、衰退する地域の力を分散させていくに過ぎない。

(2) 明治以降、本州以南では人口集積地を結ぶものとして、北海道では開発の基軸として鉄道網が整備されてきた。

(3) 東京を中心とする交通網は整備され、東京と地方の時間的な距離は短縮してきたが、地方都市間の時間的な距離、利便性は後退してきた。

(4) 民営化により安全性が増大するとの論議があったが、安全の価値の数値化が難しく JR 北海道や JR 西日本では重大事故を発生させてきた。

(5) 小規模都市、人口密度の低い地域の交通に関する論議が少なく、鉄道で経営が成り立たないならバスでよい、それも駄目なら乗り合いタクシーでよい、それも駄目ならマイカーの乗り合いというように「坂道を転げ落ちるような論議」(上岡氏)しかない。

(6) 欧州では PSO (Public Service Obligation) という考えが共有され、規制緩和のもとでもサービスレベルの維持が定められており、その基準を満たさない事業者は参入できない。つまりユニバーサルサービスの維持が前提でありクリームスキミングが排除されている。ちなみに、公益事業学会関西支部での報告によると、最近では、欧州の民間事業者はこのハードルがネックとなり事業から撤退し、再公営化している。

(7) 道路財源への偏重が続いており、新幹線を除く鉄道事業への公的資金の投入が極めて限定的であるにもかかわらず、新直轄道路など整備効果に疑問のある道路整備が推進されている。北海道開発関係予算(令和5年度予算550億円)においても鉄道インフラ整備は認められていない。ちなみに空港、港湾、道路整備には活用されている。

(8) 国策としてトラック輸送から JR 貨物へのモーダルシフトを理解しつつも、JR 貨物の線路使用料にアボイダブルコスト(必要最低限の消費費程度)が適用され線路保有者の負担が大きい。特に、除雪コストがかかり貨物輸送の比重が高い JR 北海道にとっては極めて厳しい事業スキームである。

(9) 路線廃止後、バス転換された地域では JR と

バス事業者との連携ができておらず、運賃の増大だけでなく、ダイヤ結節が利用者本位でなく、通勤、通学、通院に重大な支障が発生している。また、JR 北海道で存続維持が論議されている区間においてバス転換すら困難な地域がある。

(10) 公共交通事業の外部効果を評価し持続可能なサービスを提供する枠組み、会計制度の構築が必要である。公共交通の外部効果はある部門で取られた(出費)行動が、他部門に利益をもたらす(節約)という「クロスセクターベネフィット」という概念で整理していく必要がある。

最後になるが、スウェーデン国鉄は JR 北海道と経営環境が似ているが、国策としてスウェーデンは経済政策には市場経済領域(ビジネス・エコノミー)と社会経済領域(ソシオ・エコノミー)があると考え、鉄道事業を後者に位置づけている。

私は全路線を残せまでは主張しないが、当時の「ローカル線もなくなりません」との与党の公約は守らなくてはならないと考えている。党派を超えた国民的論議が今こそ必要である。

5. 新刊書 『隠された人災』



松本建造

『隠された人災 火災死急増とバス事故の真実』

緑風出版, 2023年12月

交通以外のテーマも扱われているが、長年新聞社で調査報道に従事し AT 車暴走事故などを取り上げてきた著者による最新作である。2000年代から相次いだバス暴走事故で、ある条件の時にシフト操作してもギアがニュートラルのまま入らなくなりエンジンブレーキが効かない問題が特定のメーカーのみで発生しているが、検察・司法は運転ミスとして処理し技術的欠陥が不問にされてきた問題を指摘して

いる。評者も、いくら何でも大型二種免許を持っている運転者が、長い下り坂をエンジンブレーキを意識的に使わずにフットブレーキだけで下っていた状況は不自然と疑問に感じていたが、その謎が解明されている。

6. 芸備線鉄道史探訪 上岡直見会員

存続問題で揺れる芸備線を以前に訪問した時に見かけた駅開業の記念碑。①は比婆山駅（開業時は備後熊野駅、2010年6月撮影）、②は道後山駅前（2010年2月撮影）である。まだ駅前の雑貨屋に「国鉄旅行連絡所」の看板が残っていた。（ただし撮影当時では雑貨屋はすでに廃屋）かつては急行停車駅だった。芸備線の歴史は「広島駅～備後庄原駅間は芸備鉄道により開業した。備後庄原駅～備後落合駅間は国有鉄道（鉄道省）により庄原線として、備後落合駅～備中神代駅間は三神線として建設された。広島駅～備中神代駅間が全通したのは1936（昭和11）年10月10日で、翌年には芸備鉄道全線が買収され芸備線となった」（Wikipediaの記述）

※写真はすべて上岡撮影



①備後熊野（比婆山）駅開業碑



②道後山駅開業碑

①②とも碑文は「三新鐵道」の表記であり、三次～新見を結ぶ意味ではないかと思われるが、「三新鐵道」という事業者あるいは線名は存在せず、国有鐵道としては「三神」または「庄原線」の表記である。「三新」は地域での通称だったのだろうか。1936（昭和11）年という2.26事件の年で、日本が急速に軍国主義に傾斜してゆく時代である。こうした歴史性・文化性が、採算性という尺度だけで失われてゆくのは残念である。1985年頃の分割民営前、DE10が旧型客車（まだ荷物車も連結していた）を牽いていた時期にも乗ったが、車内を巡回してきた車掌が「15人しか乗っとらん！」と嘆いていたので、すでにその頃から危機的状況ではあった。貨物列車は1986年10月まで運行されていた。

43.10 改正の貨物時刻表より 備後庄原～新見間は5往復の貨物列車があった。広島口より新見口のほうが貨物列車の本数が多い。

芸備線(上り) 広島→新見						
行先	新見	新見	新見	新見	新見	三次
列車番号	882	884	886	888	890	892
発	三次	広島	広島	備後庄原	三次	広島
駅名						
★ 広島	...	420	618	...	...	1401
下 深川	...	462	レ	...	...	1442
志 和口	...	レ	743	...	...	レ
向 原	...	レ	814	...	...	レ
杏 田口	...	620	833	...	...	レ
■ 甲 立	...	645	1011	...	...	1600
■ 西 三次	...	715	1044	...	...	1635
☆ 三 次	...	719	1048	...	...	1639
	709	900	1127	...	1456	...
神 杉	レ	915	1148	...	1512	...
下 和知	レ	レ	1157	...	1522	...
■ 備後庄原	813	946	1253	1539	1600	...
備後西条	851	1057	1409	レ	1802	...
比 蓼山	903	レ	レ	レ	レ	...
☆ 備後落合	924	1134	1441	1636 (1833)	...	...
	1127	1320	1612	1750 (1850)	...	...
小 奴可	レ	1351	1642	レ	レ	...
備後八幡	レ	1439	1707	レ	レ	...
■ 東 城	1235	1450	1724	1858	2042	...
矢 神	1324	レ	レ	レ	レ	2110
備中神代	レ	レ	レ	レ	レ	...
★ 新 見	1401	1606	1839	1956	2148	...



現在はキハ 120 単行 高～備後庄原

7. 『トランスポート 21』 原稿募集中

下記にしたがってご投稿ください。

- 内容: 交通権に関わる身近なニュース、ご意見等。
- 締切: 次号掲載分は 2024 年 2 月 10 日
行事案内も掲載できますが時期的に余裕を持ってお送り下さい。
- 字数: 図表を含めて 4,000 字程度。
- 送り先: 上岡直見 sustran-japan@nifty.ne.jp
- 入稿方法
Word および/または Excel で作成されたファイルをメールの添付ファイルとして、上記上岡の e-mail アドレスへお送りください。この時、迷惑メールとの識別のためメールタイトルに「トランスポート 21 原稿」の文字を明記するようご協力お願いいたします。印刷はモノクロです (カラーではありません)。



旧型客車が走っていた頃 道後山～備後落合



貨物列車の通票授受 備後八幡

交通権学会ニューズレター
『トランスポート 21』 第 70 号
2023 年 11 月 15 日発行
発行者 交通権学会事務局長
編集担当者 上岡直見, 森すぐる
連絡先 (暫定) 〒807-1261 北九州市八幡西区
木屋瀬 4 丁目 10-38-102 前田善弘方
メールアドレス: office@kotsuken.jp