

路面電車の沿線住民との持続的な 関係構築のための集客イベントの効果分析

仲村 賢人¹・松谷 朋美²・小林 広和³・宮野 誠⁴・北詰 恵一⁵

¹学生会員 関西大学大学院理工学研究科 (〒564-8680 大阪府吹田市山手町3-3-35)

E-mail:k346386@kansai-u.ac.jp

²非会員 関西大学環境都市工学部 (〒564-8680 大阪府吹田市山手町3-3-35)

E-mail: machitani1105@gmail.com

³非会員 阪堺電気軌道株式会社 業務部 (〒558-0033 大阪市住吉区清水丘3-14-72)

E-mail: kobayashihiroko@hankai.co.jp

⁴正会員 南海電気鉄道株式会社 不動産営業本部企画部 (〒542-8503 大阪市中央区難波五丁目1番60号)

E-mail: miyano.makoto@nankai.co.jp

⁵正会員 関西大学環境都市工学部 (〒564-8680 大阪府吹田市山手町3-3-35)

E-mail: kitazume@kansai-u.ac.jp

我が国の路面電車は、環境問題や都市構造の変化によって見直しが進んでいる。しかし本研究対象地域の阪堺電気軌道は、財政など複数の問題を抱えている。即座にハード対策は出来ないが、地域住民と持続的な関係を続けていく事は、利用者数を維持していく為に重要な事である。沿線地域におけるサービスを計画的かつ戦略的に推進するためには、住民居住地域における利用数・形態の推計技術の向上が重要である。それによって、地域サービスの意義や提案や地域輸送サービス計画の枠組みの有用性について実証的な視点から方策立案を行う必要がある。本研究では大人数が集まる鉄道イベントにおいてアンケート調査を実施し、その回答結果を分析する事によって、地域住民との持続的な関係を構築する為の分析・考察を行う。

Key Words : traffic behavior analysis, traffic awareness analysis

1. はじめに

近年日本では、路面電車が人と環境に優しい乗り物であり、都市の活性化に重要な役割を果たす重要なツールとして再評価され始めている。しかし、研究対象である大阪市南部と堺市を結ぶ阪堺電気軌道は、利用者数が減少しその魅力を必ずしも活かし切れていない。魅力を増やす為にまず考えられるのは、新型車両の導入や、新しい停留所の開業などのハード面の対策が考えられる。しかし、新規ハードを導入するよりも既存のハードを活かしつつ、利用者が便利になるソフト面の改良にも力を入れるべきだと考えられる。

ソフト面の改良という点、多くある事象は「運賃の値下げ」である。今現在、研究対象である阪堺電気軌道では既存路線の運営継続を求める堺市が補助金政策を行い、施設保守費用補助や、運賃の均一化などの利用者拡大策を行った。特に利用者拡大策は、利用者拡大策を実施した7月～9月は対前年同月比較で約1,328人/日で増加しており、利用者拡大策の増加見込みを上回っている。

(表-1)しかし、もし値下げした分の減収分が利用者増加分の増収より上回ると、路面電車会社にとっては減収が続いてしまう。また値下げ後に値上げをすると、利用者の利用控えが加速してしまう。運賃の値下げはすぐに出る利用者活性化策であるが、性的な策であるともいえる。利用者を増やすためには、地域住民の利用だけでなく、観光利用などの沿線住民ではない不定期利用者も獲得する必要がある。観光スポット等を訪れるために利用出来る企画乗車券の発売は1つの大きい効果を生むものと思われる。

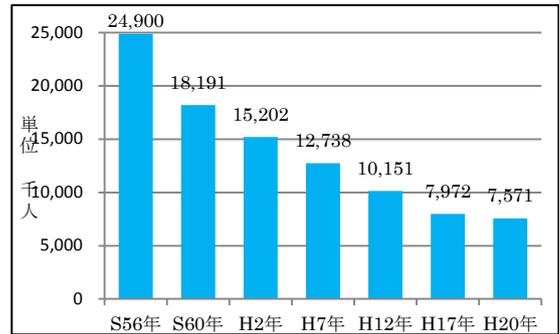
路面電車を使ってくる観光客の具体的な情報を把握しておき、それにあつた企画乗車券を発売する必要がある。沿線でイベントを実施する場合にも、どのような来訪者があるかを把握しておく必要がある。新乗車券発売やイベントだけでなく、ハードの増強についても理解が必要な時がある。様々な意思決定を行う上では、沿線住民の理解や考えの共有が必要である。新乗車券発売やイベント開催等のアクションを行う場合、利用してもらえる様な計画を立てて実行できるようにする事で、それらのアク

ションがより活性化されたものになるようにする様に、今回実施したアンケート調査から効果分析を行い、今後のアクションへの参考を作ることを本研究の目的とする。

経営状況は、路線概要でも記載した通り、モータリゼーションの進展や沿線の他の交通機関との利用者の競合があり、利用者は減少しています。

表-1 利用拡大策の効果

年	利用者	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	平均
H20	1日平均利用者	24,245	20,740	19,779	21,742	21,418	21,596	20,514	20,243	20,674	21,217
	対前年同月増減	▲ 345	▲ 53	▲ 18	▲ 1,057	▲ 232	211	▲ 1,268	▲ 142	▲ 139	▲ 338
H21	1日平均利用者	23,525	19,984	19,034	20,290	19,723	20,341	19,811	19,230	19,774	20,190
	対前年同月増減	▲ 720	▲ 756	▲ 745	▲ 1,452	▲ 1,695	▲ 1,255	▲ 703	▲ 1,018	▲ 900	▲ 1,027
H22	1日平均利用者	22,766	19,091	18,677	20,458	20,354	20,572	19,673	19,142	19,398	20,015
	対前年同月増減	▲ 759	▲ 893	▲ 357	168	631	231	▲ 138	▲ 88	▲ 376	▲ 176
H23	1日平均利用者	23,376	19,940	19,364	21,507	21,909	21,655	20,927	20,500	20,769	21,105
	対前年同月増減	610	849	687	1,049	1,555	1,083	1,254	1,358	1,371	1,091
	3か月平均増加人数	715			1,229			1,328			



2. 研究対象について



図-1 阪堺電気軌道

阪堺電気軌道は、「通称 阪堺電車」と沿線住民や鉄道ファンに呼ばれている。大阪市と堺市を結ぶ、大阪唯一の路面電車路線である。路線は2つ有しており、天王寺駅前から住吉公園までを結ぶ「上町線」と、恵美須町から浜寺駅前までを結ぶ「阪堺線」の2つである。(図)

2011年12月に阪堺電気軌道阪堺線一部開通100周年を迎えた歴史ある軌道路線であるが、戦後までは利用者数を堅調に伸ばしたものの、近年は利用者が減少している。特に堺市内部は、他の交通機関へのシフトや中心市街地の利用者減少傾向が見られる。平成16年頃より堺市が東西を結ぶLRTの建設を計画し、堺市内の阪堺線との一体運営を計画したが、2009年に事実上の計画中止になった。

上図-2からも分かるように、1981年(S56)から比べて2008年(H20)は、約70%も輸送人員が減少している。阪堺電気軌道の周りを取りまく他の鉄道路線は、「南海電気鉄道 南海本線・高野線」、「大阪市営地下鉄 堺筋線・谷町線」などが通っているが、通勤・通学利用者はどうしても、輸送力が大きく所要時間も速達性のある路線を利用する傾向がある。大阪市内の利用者は、堅調な部分があるが、堺市内部の利用者は大幅な減少がみられる。これは、堺市内部の中心市街地を通っているが、利用を促す様な環境が揃っていないことが要因と考えられる。現在、日本に存在している路面電車の中では低床車・超低床車が在籍していない路面電車会社の一つですが、現在では堺市の補助により2013年度に導入される予定となっている。

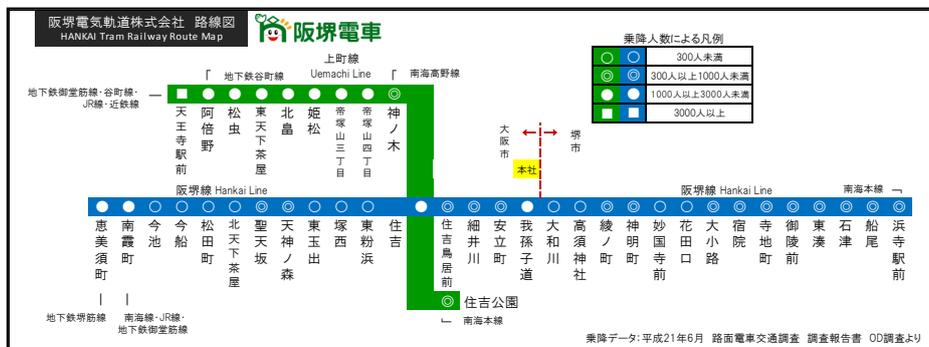


図-3 路線図

3. アンケート調査の実施

地域住民に対して調査を行う為に、2012年(平成24年)6月10日(日)に開催された阪堺電気軌道のイベント「第14回阪堺電車路面電車まつり」にてアンケート調査を実施した。本イベントは、毎年6月に鉄道ファン、沿線住民等に向けて行われており、車庫内の開放を行い、鉄道グッズ販売や車庫内見学等を行っており、阪堺電気軌道が1年間に実施する中でも大規模なイベントの一つである。

毎年、鉄道ファン、沿線住民等の多くの方がご来場されており、家族連れやお年寄りの方の様な様々な年齢層、家族層の方がご来場されている。このイベントにご来場される方は、「普段阪堺電気軌道を利用している方」や「阪堺電気軌道のファン・興味を持っている方」等が来ていると考えられるので、この様な方々からアンケート調査を行う事で、阪堺電気軌道についての感想や改善点等を調査出来ると考えた。そこで、関西大学社会資本計画研究室が主体となり、阪堺電気軌道株式会社のご協力を得て、アンケート調査を実施する事になった。アンケート項目を決定するにあたり、以下の様な内容に着目した。

- ・ 居住地、年齢層、利用頻度等の項目を入れる事で、クロス集計・各種分析が出来る様にする。
- ・ 企画乗車券に付録するアンケートでは聞く事が難しい内容を調査出来る様にする。

設問項目は大きく分けて回答者の基本情報を聞く「基本情報項目」と、設問に答える「設問回答項目」の2種類に分けている。前者で「性別、居住地、利用頻度、年齢層、同伴者数」を問いている。「居住地」、「利用頻度」で、沿線住民の有無からクロス集計をすることが可能である。また本調査では調査拠点のテント前を通過した本イベントから退場される人数を、カウンターを使用して集計した。それによって各時間及び全体の回答比率を算出した。

表2 アンケート調査概要

イベント名	第14回阪堺電車路面電車まつり
日時	2012年6月10日(日)10:00~16:00
場所	阪堺電気軌道 本社 我孫子道車庫
住所	大阪市住吉区清水丘3丁目14-72
対象者	本イベントに参加された方
方法	協力回答者自身に記入して頂く
配布数	約500枚
回答数	497枚
回答率	約8.71% ※

※回答者÷調査拠点通過者×100



図4 調査時の様子

表3 アンケート調査質問項目詳細一覧

● 基本情報	
性別	男・女
居住地	都道府県・市町村・区
年齢層	1. 12歳未満 2. 12~18歳 3. 19~29歳 4. 30~39歳 5. 40~49歳 6. 50~59歳 7. 60~69歳 8. 70歳以上
利用頻度	1. 通勤通学で頻繁に利用している 2. 買物・外出で頻繁に利用している 3. 10回以上、利用したことがある 4. 1~9回、利用した事がある 5. 利用した事が殆どない 6. 初めて利用した
何人でご来場	1. お1人 2. 家族・親戚 3. 家族・同僚 4. 団体旅行(その他) 同伴人数()人
● 質問項目	
項目1	本日の催し内容で、「1番よかった」、「普通だった」、「期待外れだった」というものを下記から選んで下さい。 1. 鉄道・バス各社のグッズ販売 2. キン肉マンプロジェクトセレモニー 3. 地球戦士ゼロスショー 4. 車庫、車両見学 5. 模型電車展示走行 6. 運転シュミレーション体験 7. 路面電車パネル展示 8. チビッコ広場・ゲームコーナー
項目2	これまでに当まつりに、複数回ご来場した事がありますか。下記から選択して下さい。 1. 10回以上 2. 5~9回 3. 2~4回 4. 今回が初めて
項目3	当まつりを含む、阪堺電気軌道の企画行事やキャンペーンなどに参加した事がありますか。下記から選択して下さい。 1. 1年に複数回参加 2. 1年に1回参加 3. 2~3年に1回参加 4. ほとんど参加していない
項目4	当まつりを知った経緯を教えてください。下記から選択して下さい。※複数選択可 1. 駅ポスター・車内広告を見た 2. 広告チラシを見た・もらった 3. 阪神のHPを見た 4. 鉄道関連のHPを見た 5. 広報誌を見た 6. 人からの紹介(その他)
項目5	これまで、阪堺電気軌道が発売している企画乗車券(1日乗車券など)を使用したことがありますか。ご使用された乗車券名を選択して下さい。※複数選択可 1. てくてくきっぷ 2. 堺都心1日フリー 3. 堺おもてなしチケット 4. のんびりおでかけん 5. その他・過去発売分 6. 使用したことがない

項目6	項目5で「使用したことがある」と答えた方で、使用した企画乗車券を知った経緯を教えてください。下記から選択して下さい。 ※複数選択可 1. 駅ポスター・車内広告を見た 2. 広告チラシを見た・もらった 3. 阪神のHPを見た 4. 鉄道関連のHPを見た 5. 広報誌を見た 6. 人からの紹介 (その他)
項目7	近年、阪堺電車ではお客様の利便性向上のために様々な取り組みを行っております。それらについて、「一番力を入れてほしい」、「興味がある」、「そんなに力を入れなくよい」取り組みを、下記の一覧からそれぞれ一つ選んで、記入欄に番号を記入して下さい。
項目7	1. 新型車両(LRT)の導入 2. 駅施設の改良・整備 3. 新駅の整備 4. イベントの充実 5. 他交通機関との連携 6. 企画乗車券の発売 7. 運賃の値下げ 8. ICカードの導入 9. 他業種との連携
項目8	阪堺電車が、地域の皆様や利用者の方とともに発展していくために、色々なご協力をお願いする機会がある場合、どのようなご協力をいただけますか。下記から、選んでください。 1. 協力はできない 2. 阪堺電気の努力を見守る 3. 応援する気持ちを持ち続ける 4. イベントに参加して協力する 5. 積極的に活動を手伝う 6. 支援団体に参加する
項目9	阪堺電車が100年の中で、これまでの鉄道事業の中で築き上げてきたのは、どんなイメージ像なのかを下記から選択して下さい。 ※複数選択可 1. 地域を代表する鉄道 2. 古きを大切にしている鉄道 3. 観光主体の鉄道 4. サービスが良い鉄道 5. 運賃が安い鉄道 6. ファンを大切にしている鉄道 7. 地域住民と連携した鉄道 8. 自治体と連携した鉄道 9. 未来を感じる鉄道 (その他)
項目10	その他、ご意見のある方は下記に自由にお書き下さい。

4. 集計結果(全体)

まず全体の結果を見る。基本情報の「居住地」の結果(表4)を見ると、大阪市内・堺市からの来訪者の回答が291個あった。これは全体の約58.6%を占める。特に沿線である大阪市住之江区、住吉区、からのご来場の方が多い。住吉区、住之江区の場合では、会場から約半径2km以内に各区の大部分が入るので、実際に電車を利用するのではなく、徒歩や自転車で来た方も多いかと思われる。利用頻度に着目すると(図-6)、「通勤通学で頻繁に利用している」や「買物・外出で頻繁に利用している」と答えた、定期的に利用している人の割合は、全体の約4分の1、不規則の利用した経験有は、全体の約7割である。沿線からの来訪者が多い結果と出たが、利用する機会が定期的ではない方が多く見られた。

集計条件	回答者全員(全体) 個数 n=497
------	--------------------

表4 居住地回答結果…大阪市、堺市 (全体)

※1	地域名※2	数	地域名	数
沿	(O)住吉区	79	(O)中央区	3
沿	(O)住之江区	51	(S)南区	3
沿	(S)堺区	26	(O)港区	2
沿	(O)阿倍野区	22	(O)大正区	2
沿	(S)西区	22	沿 (O)浪速区	2
	(O)東住吉区	11	(O)東淀川区	2
	(S)北区	10	(O)淀川区	2
	(O)平野区	9	(O)都島区	1
	(S)中区	8	(O)此花区	1
沿	(O)西成区	7	(O)天王寺区	1
	(S)東区	5	(O)西淀川区	1
	(S)美原区	5	(O)旭区	1
	(O)西区	4	(O)鶴見区	1
	(O)北区	4	(O)福島区	0
	(O)東成区	3	(O)生野区	0
	(O)城東区	3		

※1 沿=阪堺電気軌道沿線にある地域

※2 (O)=大阪市 (S)=堺市

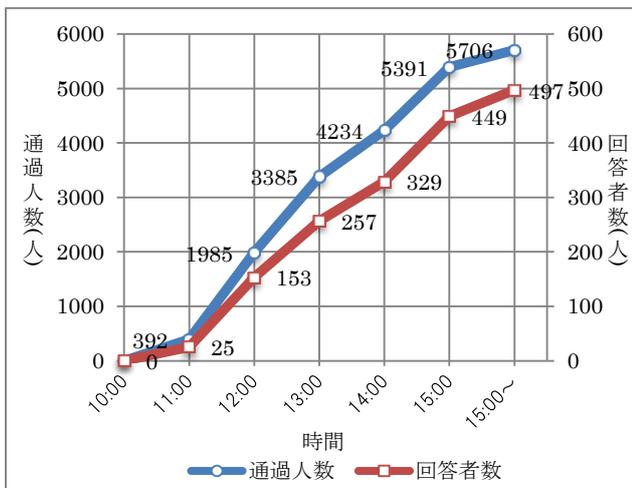


図-5 累計「通過人数」・「回答者数」

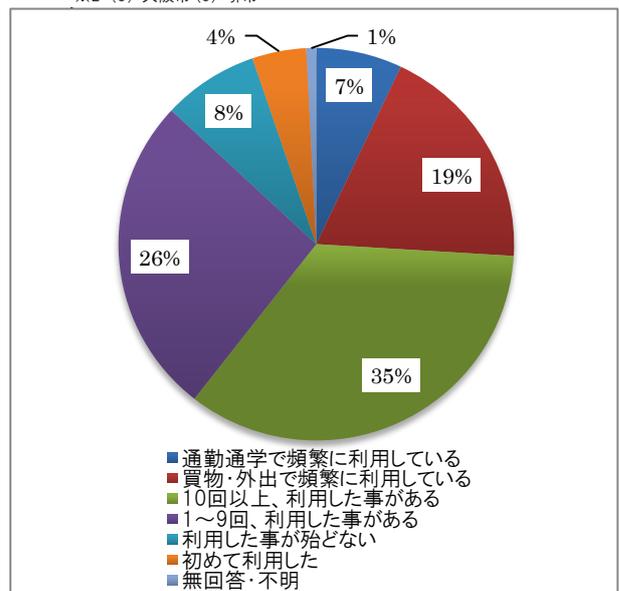


図-6 利用頻度回答結果(全体)

項目2の結果(図-7)に関しては、本イベントに参加した事があるかを聞いている。参加経験は、今回が初めてという意見が多いという結果が出た。本イベントは今回で14回目であるにもかかわらず、リピーターの方が多いという結果が出た。項目3の結果(図-8)に関しては、本イベントを含む、阪堺電気軌道の企画行事やキャンペーンなどに参加した事がありますかという質問でしたが、「ほとんど参加していない」という回答が1番多い結果が出た。2番に多いのは、「1年に1回参加」という意見が多かった。これらの結果から、全体のイベントの参加経験の少なさが判明した。沿線住民の為のイベントではないが、阪堺電気軌道により興味を持っていただくために、イベント・キャンペーン等のアクションを見直す必要がある。

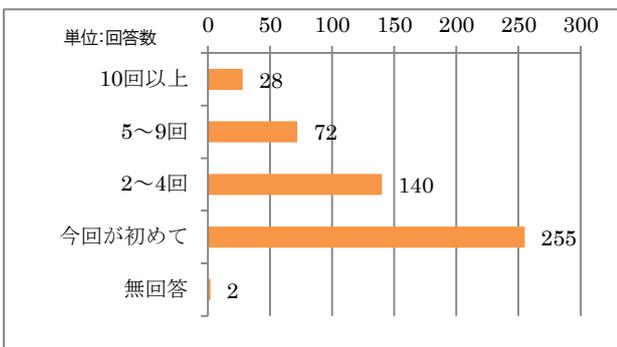


図-7 項目2の回答結果(全体)

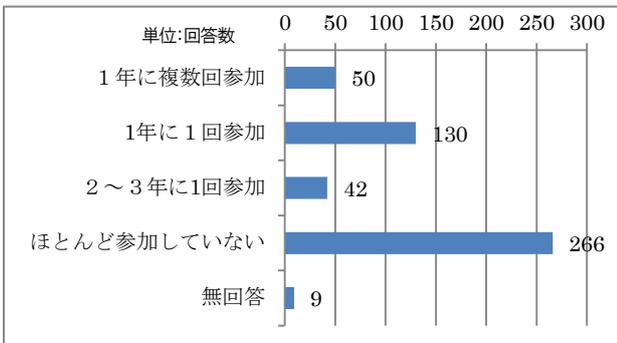


図-8 項目3の回答結果(全体)

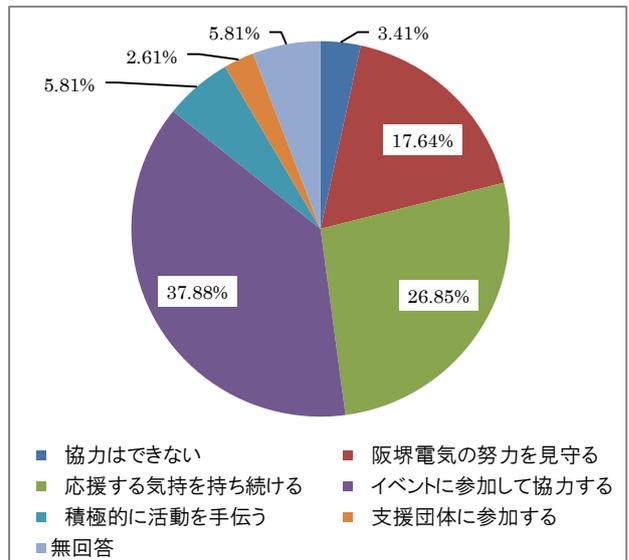


図-10 項目8の回答結果(全体)

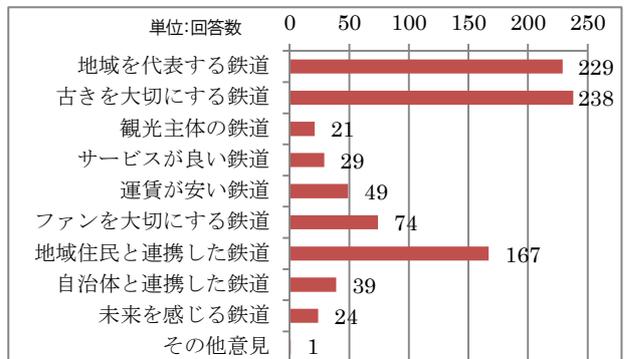


図-11 項目9の回答結果(全体)

項目7の結果(図-9)に関しては、阪堺電気軌道がこれから将来に、どのような事に力を入れて欲しいかを聞いている。「1番力を入れて欲しい」と答えた中で、一番多い意見は「新型車両(LRT)の導入」であった。これは車両老朽化が進んでいる本路線では、以前より様々なところで導入を希望する意見が多かった。本アンケートの項目10の自由記入欄においても、ベビーカー・車いすの利用者が、車両乗降口の段差を解消して欲しいという意見が出ていたのもこの意見が多いことを裏付けると思われる。

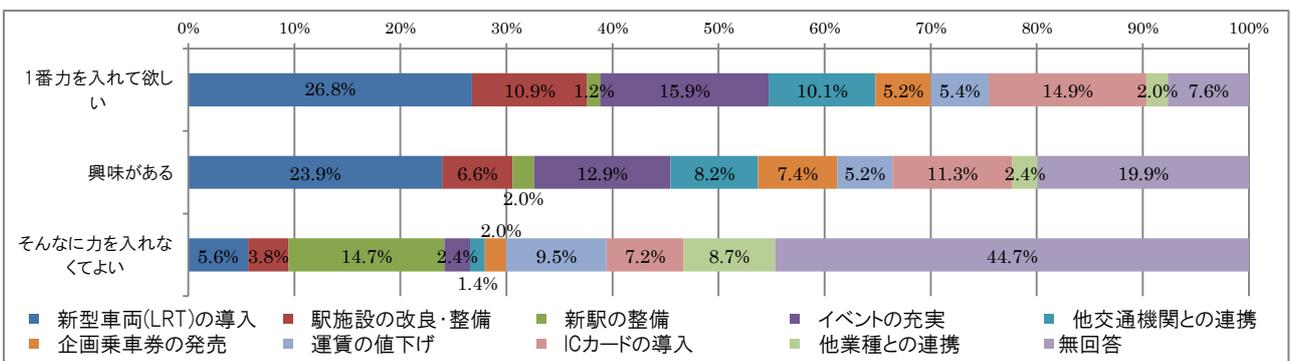


図-9 項目7の回答結果(全体)

項目8の結果(図-10)に関しては、阪堺電気軌道地域の皆様や利用者の方とともに発展していくために、色々なご協力をお願いする機会がある場合、どのようなご協力をいただけますかという設問である。結果は、「イベントに参加して協力する」という意見が、全体の約38%であった。それ以上の意見が約46%あった。これを見ると、阪堺電気軌道に対して、協力的な方が多いという意見が多い事が判明した。

項目9の結果(図-11)に関しては、「古きを大切にする鉄道」、「地域を代表する鉄道」と回答した方が多く存在した。3番目に多い意見は、「地域住民と連携した鉄道」と答えた方が多くあった。これらの点から見ても、全体の意見として、阪堺電気軌道はこの地域を語る上では欠かせない鉄道であるという様に思っている方が多いことが、この結果から判明した。

5. 集計結果(沿線地域に着目)

次に、沿線住民の方に着目して、アンケート結果の分析を実施した。阪堺電気軌道には2つの路線、「上町線」、「阪堺線」がある。2つの路線が通過、隣接している地区を設定する。沿線地域は、「大阪市 阿倍野区、住吉区、浪速区、西成区、住之江区、堺市 堺区、西区」と設定する。(図-12) さらに、その内訳を、(表-5)で表す。

集計条件	沿線地域居住者(沿線) 個数 n=209
------	----------------------

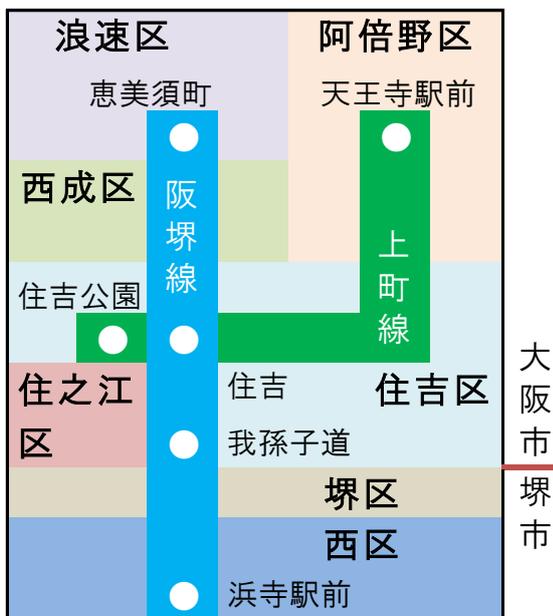


図-12 沿線地区

表-5 居住地回答結果…(沿線)

地区名	数
大阪市住吉区	79
大阪市住之江区	51
堺市堺区	26
大阪市阿倍野区	22
堺市西区	22
大阪市西成区	7
大阪市浪速区	2

利用頻度に着目すると(図-13)、「通勤通学で頻繁に利用している」や「買物・外出で頻繁に利用している」と答えた、定期的にご利用している人の割合は、全体の半分以上であった。不定期の利用した経験有も、全体の約過半数であった。全体の結果と比べても、沿線住民の利用頻度は、定期的利用者の割合は多いが、予想以上に少ない結果になった。

項目2の結果(図-14)に関しては、本イベントに参加した事があるかを聞いている。沿線住民の場合でも、参加経験は今回が初めてという意見が多いとという結果が出た。だが全体の結果と比べて、過去に来場経験がある方が多いので、沿線住民に対しては、本イベントは今回で14回目であるので、若干本イベントのリピーターが多いと思われる。項目3の結果(図-15)に関しても、当まつりを含む、阪堺電気軌道の企画行事やキャンペーンなどに参加した事がありますかという質問でしたが、「ほとんど参加していない」という回答が全体の約50%を占めるという結果が出た。2番に多いのは、「1年に1回参加」という意見が多かった。だが全体の結果と比べて、「1年に1回参加」の割合が若干多い。このことから、沿線住民がイベント・キャンペーンに参加することを増加することは可能かと思われる。

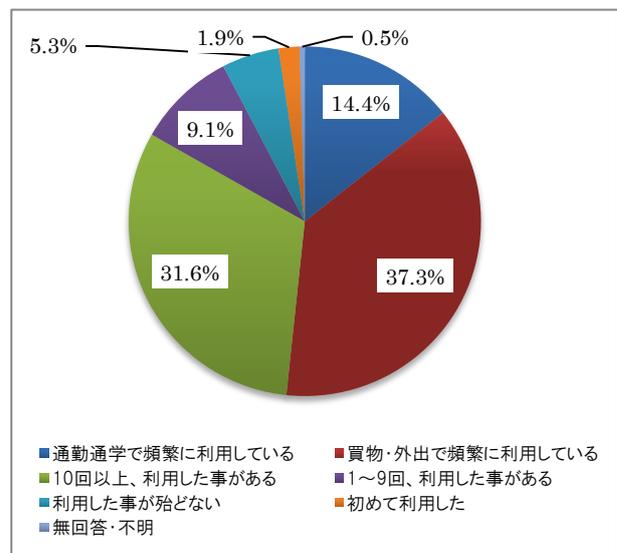


図-13 利用頻度回答結果(沿線)

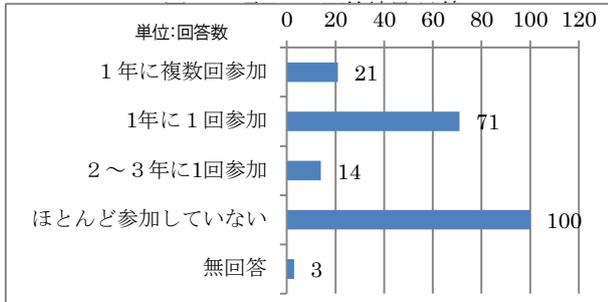
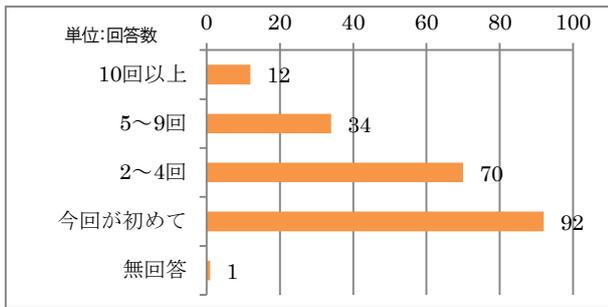


図-15 項目3の回答結果(沿線)

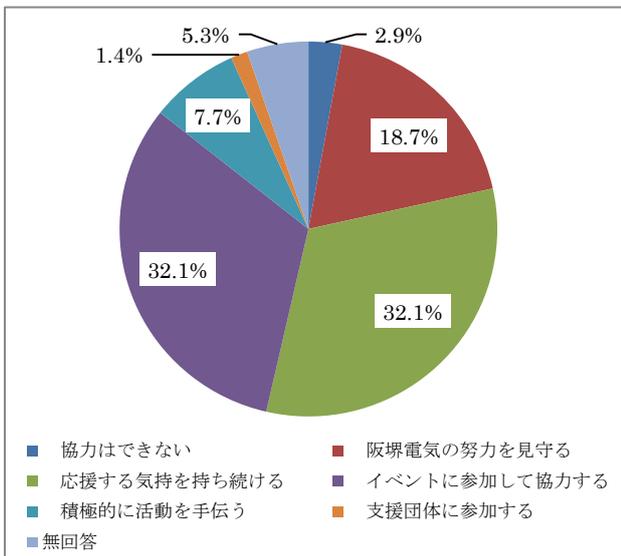


図-16 項目8の回答結果(沿線)

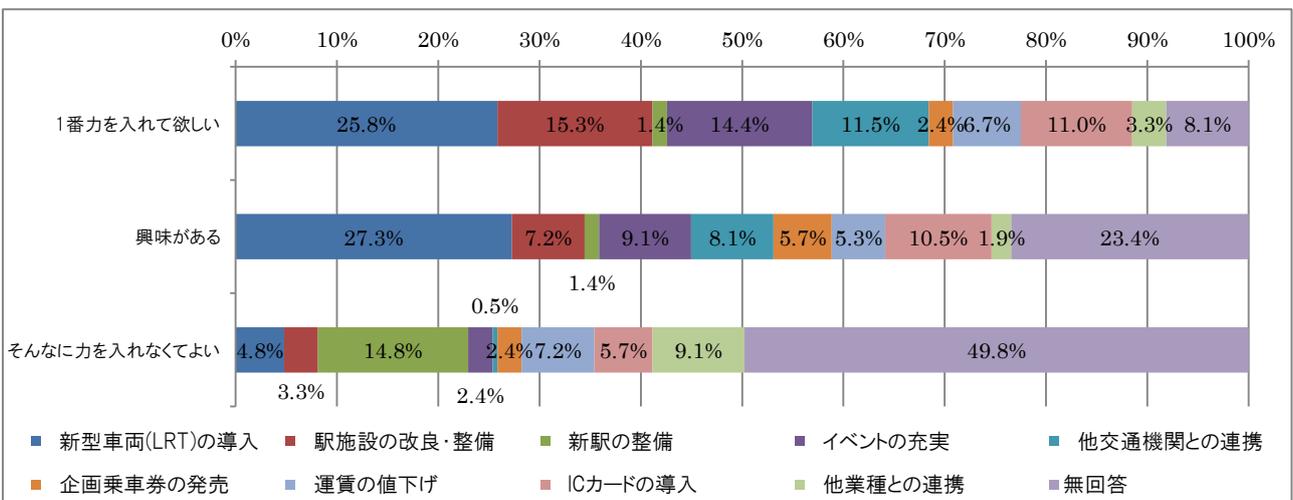


図-17 項目7の回答結果(沿線)

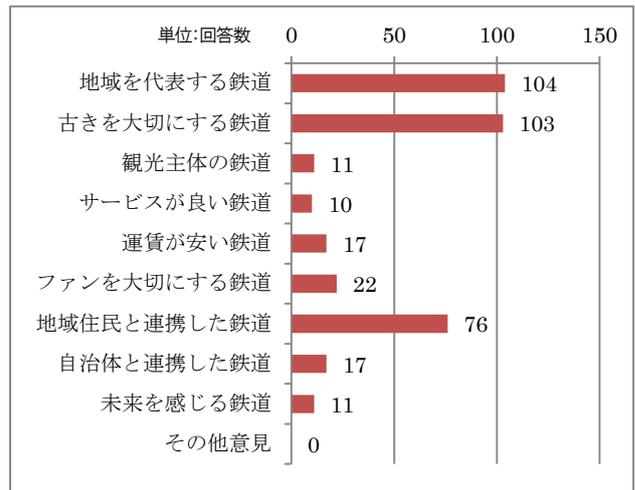


図-18 項目9の回答結果(沿線)

項目7の結果(図-19)に関しては、阪堺電気軌道がこれから将来に、どのような事を入れて欲しいかを聞いている。沿線住民の意見でも「1番力を入れて欲しい」と答えた中は、一番多い意見は「新型車両(LRT)の導入」であった。これは全体での結果とも同じである。

項目8の結果(図-17)に関しては、阪堺電気軌道地域の皆様や利用者の方とともに発展していくために、色々ご協力をお願いする機会がある場合、どのようなご協力をいただけますかという設問です。結果は、「イベントに参加して協力する」という意見が、全体の約32%であった。これを見ると、沿線住民の中にも阪堺電気軌道に対して、協力的な方が多いという意見が多い事が判明した。

項目9の結果(図-18)に関しては、「古きを大切に
する鉄道」, 「地域を代表する鉄道」であると回答した方が
ほぼ同数存在した。これは全体の結果とも同じである。
3番目に多い意見は, 「地域住民と連携した鉄道」と答
えた方が多くあった。これは全体での結果とも同じであ
る。

6. それぞれの集計結果のまとめ

まず, 全体の集計における沿線住民との持続的な関係
構築のための効果分析であるが, 本イベントへの来場者
の約58.6%もの人が, 居住地が沿線住民の方であること
が判明した。項目2の本イベントの参加経験についての
回答結果では「今回がはじめて」, 項目3の回答結果で
は「ほとんど参加していない」と答えた方が多い。この
ことから全体のイベントの効果を見ると, 今現在は低いと
いう事が明らかになった。

次に, 沿線住民を対象にしたクロス集計における沿線
住民との持続的な関係構築のための効果分析であるが,
項目2の本イベントへの参加経験についての回答結果で
は「今回がはじめて」の割合は, 全体の結果と比べても
数は少ないというものになった。また項目3の回答結果
では「ほとんど参加していない」という回答が全体の約
50%を占めるという結果が出た。

これらの結果から, 今現在の沿線住民が本イベントに
参加されている経験についての判明が出来た。さらに阪
堺電気軌道に対してどのようなイメージを持っているか
の意識調査も設問の中で聞く事が出来た。

特に項目8の「阪堺電車が, 地域の皆様や利用者の方
とともに発展していくために, 色々なご協力をお願いす
る機会がある場合, どのようなご協力をいただけます
か。」という質問に対しては, 協力姿勢についての結果
を把握する事が出来た。だが, 沿線住民であるなら, 自
分達が輸送手段で使用している阪堺電車であるので, 残
そうという意識がはたらくと考えられたが, 定期的利用
の割合は, 半数しかないことから, 協力姿勢を持っても
らい, これから良い方向へ関係構築を行っていく事は,
利用頻度にも大きく関わってくると思われる。

7. 今後の研究方針

本研究では阪堺電気軌道での利用者をただ単純に増や
せばよいというわけではない。阪堺電気軌道でも様々な
鉄道会社・路面電車会社は, これから様々なアクション
を起こしていく中で, これらのデータを用いる事で, ア
クションの方向性を策定するランドデザインを作成す

る時の1つの指標となることが, 新たに必要かと思われ
る。

参考文献

- 1) 宇都宮浄人・服部重敬：LRT-次世代型路面電車とまちづくり, 成山堂書店, pp1-22, pp36-39, pp139-142, 2010
- 2) 三浦幹男,服部重敬,宇都宮浄人：世界の LRT 環境都市に復権した次世代交通, JTB パブリックス, pp28-31, pp112-115, pp144-147, 2008
- 3) 中村文彦：バスでまちづくり 都市交通の再生をめざして, 学芸出版社, pp92-111, 2006
- 4) 交通まちづくり研究会：交通まちづくり 世界の都市と日本の都市に学ぶ, 社団法人 交通工学研究会, pp178-182, 2006
- 5) 宇都宮浄人：路面電車ルネッサンス, 運輸政策研究機構 地方鉄道の活性化・再生に関するセミナー, 2010
- 6) 望月明彦：地方都市における公共交通整備と集約型都市構造形成に関する研究, 京都大学, 2009
- 7) 早川大,森本章倫,古池弘隆,中井 秀信：公共交通指向型開発を既存都市に導入する場合の一考察,土木計画学研究・論文集 Vol.24 no.1 ,2007
- 8) 水野絵夢,古池弘隆,森本章倫,藤井聡：LRT の導入が高齢者の交通行動に及ぼす影響に関する意向データ分析,土木計画学研究・論文集 Vol.23 no.3,2006
- 9) 阪堺電気軌道株式会社ホームページ：<http://www.hankai.co.jp/>
- 10) 堺市ホームページ：<http://www.city.sakai.lg.jp/>

(2012. 8. 3 受付)