

令和元年度

## 第 25 回武蔵野市地域公共交通活性化協議会

### (1) 開催概要 (文中：敬称略)

■日 時：令和元年 8 月 29 日 (木) 15:00～17:00：武蔵野市役所 411 会議室

■出席者：[武蔵野市地域公共交通活性化協議会委員]14 名  
[事務局] 武蔵野市交通対策課

■配布資料：第 25 回武蔵野市地域公共交通活性化協議会 次第

資料 1 現況の整理・検証結果からの課題のとりまとめ

資料 2 取り組みの方向性・施策イメージ

参考資料 1 武蔵野市公共交通の現況の整理

参考資料 2 市民アンケート調査結果

参考資料 3 ムーバス利用者アンケート調査結果 (速報)

参考資料 4 鉄道駅における路線バス利用者アンケート調査結果 (速報)

参考資料 5 タクシー利用者アンケート 実施計画

参考資料 6 武蔵野市地域公共交通総合連携計画の検証

### (2) 会議の概要

#### 1. 開 会 (事務局)

- 1. 座長あいさつ
- 2. 新委員紹介
- 3. 配布資料確認

#### 2. 議事

##### (1) 報告事項

実態ニーズ把握調査の実施結果について

【資料 1】

- ・資料 1 に基づき説明

## ■実態ニーズ把握調査の実施結果について

座長：今まで実施してきた調査の結果概要の資料について、細かい部分は皆様に参考資料として配布をされているが、市民アンケートの移動状況について、地区別にどの辺りによく出掛けるかというところをみると、買い物や通院で、吉祥寺のかたは大概吉祥寺駅に矢印が向き、境や境南町周辺のかたは武蔵境駅に矢印が向いているのに対して、案外三鷹駅へ来るエリアは分散しているのが特徴的かと思う。次のページでは地区ごとの満足度を算出したり、4～5ページではムーバスの系統別の特徴を整理して頂いた。それから路線バス利用者、事業者ヒアリング、住民グループインタビューの一連をご説明頂いたが、もうひとつタクシー利用者アンケートも行っており、こちらは行ったばかりのため、参考資料をご紹介頂きたい。

## ■タクシー利用者アンケート実施状況の説明

座長：ではこれまでご説明頂いた各種調査の内容について、ご意見ご質問があれば頂きたいが、一点事実確認を行いたい。市民アンケートの地区別の特徴の地図の部分に、赤と桃色と青で空白地域や不便地域とあるが、こちらはどこから引用した定義か。

事務局：路線バスのバス停の位置と運行本数と市の資料を基にバス停から300m以遠に色がついている。そのうち青が路線バスの空白エリア、桃色は100本以下の不便地域という色分けをしている。その上にムーバスが走っているという図であり、資料1の3ページで言えば、青の線がムーバスの運行路線、緑の線が路線バスの運行路線となっている。

座長：3ページについてはムーバスが走っているという条件では一致してくるかもしれないが、例えば吉祥寺の本町と御殿山を比較すると、御殿山は満足度が最も高く、線路を挟んだ吉祥寺本町では満足度が比較的低い。同じようにムーバスが運行しているエリアで、条件としては線路の北と南ということ以外は似ているはずなのに全く満足度が違う。その場合、交通空白地域という枠組みで議論していく事が、もしかしたら難しいのかもしれない。利用者の年齢層が段々上がってきたり、皆様の行かれる場所やニーズが多様になってきたりする中で、今までのようにこういった鳥観図を見て、利便性を相対的に判断するという事は、東北の方だと圧倒的に運行回数が少ないので成り立つ部分がまだまだあるが、武蔵野の場合はそうではないかもしれない。例えば桜堤のような場所は桃色でも青でもないが、不満度が最も高いと記載がある。一番西端という位置的な問題もあると思うが、青と白と桃の色分けで判断すると一番白いので問題がなさそうに見えるが、実際は問題がありそう。地区別に関しても空白不便に囚われすぎる必要はないのではないかと感じた。その前段として地区別で外出の目的地のまとめなどもあるため、分析がもっと充実すると良い。皆様から意見頂きたい。

委員（武蔵野市コミュニティ研究連絡会）：現在話に上がった3ページの部分について、吉祥寺東町2丁目ということで緑色の杉並から伸びている女子大通りより北部、水色の交通空白地域の線当たりで練馬区との区境のあたりに住んでいるが、それほど交通空白地域とは思っていない。なぜなら、杉並区と練馬区の区境に関東バスの停留所があり、かなりの本数のバスが走っている。上り方面に出る際よく利用するが、武蔵野からも利用者が来ているという印象があった。先ほどご指摘があったように、交通空白地域を市内の停留所のみで考えているのではないかという気がするので、見直しが必要かと思う。また、吉祥寺東町の特徴として自転車走行環境に関する不満の割合が最も高く40.9%とあるが、こちらはその通りだと思う。吉祥寺、あるいは東町の東部では西荻窪を利用される方も多と思うが、東西方向の交通ルートとして使用できる幹線道路が非常に少ない。女子大通りと五日市街道の2本しかなく、五日市街道はまだ自転車で通行できるが、女子大通りは歩道を自転車が通ることは困難である。そういった意味で道路整備が必要ではないか。以前も申し上げたと思うが、幹線道路と生活道路を分けるという区別を行わなければ整備がなかなか進まないのではないかと思う。また、高齢者の自転車利用について事務局からご説明を頂いたかと思うが、高齢者が自転車を利用している割合は高い。70代後半やあるいは80代になっても自転車を利用されている方は結構いる。「歩くのが大変なので自転車に乗る」という選択をされている方も多い。このようなトランスポーターションプアの状態の方へのサービスをいかに提供できるかという事が大事ではないか。

座長：道路の整備について、公共交通ネットワークの計画にどこまで位置づけるかという問題があるが、確かに自転車の走行環境に対する不満が多いという事は今回の調査の中で判明している。他の計画も含めて何らかの連携した記述は必要かと思う。また恐らくご指摘の部分については「ムーバスがなければどのような手段に代替するか」という調査結果に紐づくと思うが、確かに80代以上になると自転車という回答は9%に下がるが、その前の70代では18.3%という回答であり、60代の16.9%と比較すると、60～70代にかけて徒歩が減り、自転車の割合が増えていることが分かる。歩くのが億劫になってきたら自転車を使うようになり、更に自転車を使うことが難しくなった場合、路線バスやタクシーに移行するという姿が見える。独特な特徴かと思うが、事務局から道路に関する記述に関してどう位置付けるかについてコメントがあればお願いしたい。

事務局：武蔵野市は東西に関して先ほどのお話に合ったように、井ノ頭通りや五日市街道などの大きな通りと女子大通り等が大きな骨格の一つかと思う。女子大通りについては、地域で様々なご意見を頂いているところではあるが、東京都の第四次事業化計画に位置付けられた

ため、今後東京都が主体となって進められていくことになると思う。合わせて自転車の走行環境に関しても、歩道が狭く、交通量が多い中で、歩道と同じく車道も狭いという問題もあり、今後改善されていくのではないかと思う。質問にはなかったが、補足として境南町で自転車の走行環境が悪いという指摘が低かったことについて、武蔵境駅南口の周辺整備に合わせて、自転車走行空間の整備を行った。側溝がある場所は走りづらいという意見があり、道路の側溝部分を無くすような形で工夫をしたところ、好評で、評価を頂いているのかと思う。高齢者の自転車走行が多いという声は聞いており、歩くより自転車の方が動きやすいという意見がある一方で、自転車のマナーについての声も多く、高齢者は交差点で一度止まると発進するまでに力と時間がかかるといったようなことも要因として考えられる。

委員（関東バス株式会社）：ムーバスに関する資料について、事前に確認し多々興味深い点もあった。先ほど満足度に特徴があるというお話があった点で申し上げますと、弊社で問題として上がっている 6 号路線三鷹・吉祥寺循環の吉祥寺駅周辺の混雑によりダイヤ乱れが日常的に起こってしまっていることについて、やはり時刻表通りの運行という項目が低い満足度になっている事が見て取れる。こちらの結果と実際の印象が異なるのが、最初に運行を始めた 1 号路線は 15 分間隔で運行しており、運行本数の多さはそれほど満足度が低くないのに対し、2 号路線については 1 号路線より頻繁に走っているにも関わらず、運行本数が少ないという結果が出ている。実際の運行間隔だけでこの満足度が出ているものではなく、利用されている方がどういった感覚で乗車されているのかということを考えている。利用者の特性を路線別にみると、1 号路線は 70～80 代の利用率が非常に高く、4 号路線は比較的 50 代後半の方が多という結果になっている。先ほどの武蔵野市内の高齢化率の分布では、やはり 1 号路線が走っている吉祥寺東町の方では赤い（高齢化が進んでいる）エリアが非常に多い。また 4 号路線が走っている三鷹駅前の地域では赤いエリアが少なく、オレンジの薄い部分が多いところを見ると、利用されている方の年齢層や利用目的が違っており、やはり通勤通学、買い物など若い方が多いという事になる。この点だけでなく背景の探り方や状況を読み取れるものもあるのではないかと思う。

座長：事務局からコメントはあるか。

事務局：ムーバスを始めてから 23 年経っているので、運行当初の年齢構成や配分からは変わっていることは事実ではないかと思う。ご意見を参考にさせて頂き、効率的な運行となるよう知恵を拝借させて頂きたい。

委員（武蔵野市コミュニティ研究連絡会）：7 ページの事業者ヒアリングで関心をもった部分がある。バス会社から挙げられている「障害を持つ方への対応」という課題について、先日

南善福寺から荻窪まで行く途中だったが、たまたま途中の停留所で、車いすで乗車される方に遭遇した。どの程度時間がかかるのかと一連の流れを見ていたが、約3~4分は必要であった。対応された乗務員の方も要領の悪い方ではなかった。終点の荻窪で降車される場合には他の方と一緒に降りればよいが、1台のバスに2台の車いすが乗車しないわけではないし、既に車いす2台分のスペースが確保されており利用者には大変便利になっている一方で、ダイヤが遅れてしまったりするという問題もあるかと思う。2か所で同じように車いすを乗車させれば、終点まで7~8分の遅延に繋がってしまうようなこともあると思った。事業者各社で記載のある運転手不足の話だけではなく、障害を持つ方への対応についても、言葉と実際に目の前で見るとでは大きな違いがあると感じた。もっと一連の流れをスムーズにできるシステムがあるとよい、そういった事に関して事業者への公的な補助を検討してけるとよい。

座長：障害のある方への対応というのは、今の話のようなニュアンスの対応なのか、もしくは別のニュアンスがあるのか。

委員（関東バス株式会社）：車いすの方のみならず、体の不自由な方に対してもきちんと対応をするよう、指導教育を行っている。また特に武蔵野地域は車いす利用の方が多い地域であると思っており、バリアフリー化が進み、障害を持たれている方でも移動がしやすい地域になっていると捉えてよいと思っている。しかし、その反面やはりワンマンバスで運行している以上鉄道とは違い、バス停ごとに係員を配置して都度スロープを設置するという事ができず、各運転手に任せざるを得ない状況のため、作業的にも時間的にも厳しい状況が起きている。その中で各バス停に、というわけではないが、多くの方が利用される場所に車いすの対応を含めサポートをする方を行政として配置する、というようなバックアップサポートが頂ければ非常にありがたい。かなり難しいお話だとは思いますが、可能であれば助かる。

座長：ノンステップバスの使用自体が国としての標準の使用になっているように、各事業者が熟練に熟練を重ねても機能的、または規則的に限界がある。その際、何かしらサポートするような配置というものが考えられないのかというのも一理あるかと思う。これから高齢社会が進み、来年はパラリンピックも控えている状況で、東京都で議論になっていないか。

委員（東京都都市整備局）：バスのバリアフリー化については、以前から課題となっており、歩行者と連携したノンステップバスの補助は行っている。ただ、確かに乗り降りに時間がかかるという問題について様々な場で話を聞いたりしているが、今の状況からさらに何かを行うという計画は特にしてない。

委員（東京都建設局北多摩南部建設事務所）：ハード部門を主に扱う部門なので、ソフトの

部分でどのような取り組みを行っているかは把握していないが、障害者がこれからもっともっと世間に出てきて、高齢者も増えてくると、昔のように若い方が多かった時のようにスムーズにはいかなくなる。例えば改札でお年寄りの方は時間がかかってしまうなど、そういった事は我慢しなければならない時代になっているのが現実である。バスで3~4分かかるとダイヤが乱れてしまうが、健常者も我慢しなければいけない。それを運転手不足の中どれほど任せるかとなると、行政でどこまでフォローできるのかというのは難しい話かと思う。

委員（全国自動車交通労働組合 総連合東京地方連合会）：タクシーや自動車教習所で組織する労働組合として、6月25日に東京都の整備局と交渉をした。毎年実施しているが、今のお話で言えば東京都はタクシーを地域の公共交通機関として認めていない。私どもとしては何とか認めていただけるように、網計画等で円滑なものを作りたいと思う。バリアフリーの乗り場等についても要請をしている。現在オリンピックパラリンピックに向けて、東京都も助成金を出しながら、ジャパントクシーというユニバーサルデザインタクシーの導入を各業者で進めており、1万台にまで達している。日本交通では100%に近い状態でジャパントクシーになっている。しかし、横から乗せる構造で、場所がないと安心安全に乗車させることができないため、大体5m程度の幅が必要になる。東京都は増やすことを優先しているが、それと同時にバリアフリーの乗り場を増やしてほしい。東京の駅には、乗り場はあるが降り場がなく駅から少々離れた場所で降りて頂き、そこから不自由な思いをして移動をしなくてはいけない場所が多い。ジャパントクシーのユニバーサルデザイン車両は乗車拒否に繋がるルールがあり、障都連（障害者と家族の生活と権利を守る都民連絡会）という23の団体をまとめている障害者の組織とお付き合いをさせて頂いているが、そちらでもバリアフリーの駅や乗り場が少なく困っているという意見を聞く。東京都と交渉した際、話し合いがされていないのではという実感を受けた。これから障害者の団体の方と一緒にあらゆる方向から取り組みをみさせて頂きたいと思っている。

座長：最近中国などで、ちゃんと歩道とバスが正着できるかどうかというものを調査し、歩行空間と国が認定している車両が馴染むのかをチェックするところから始めている。しかし、日本では歩道は歩道として、バスはバスとしてバリアフリー化をバラバラに捉えている。それを担っていく国交省の中でも、車両は自動車局、ユニバーサルデザインは総合政策局、東京都も所管や道路の管理者も異なるため、なかなか一元的にできない。以前バリアフリーネットワーク会議があり、そういった調整を行っていた。今回の場合、武蔵野市としても網形成計画を議論している中で、このメンバーの中でこういった事ができるかを具体的に考えていかなければならないとすれば、車両の基準の変更はできない。しかし、駅前広場や歩道、

都道を含めての話になるかもしれないが、武蔵野市として、我々ができる事を整理していく事が大事である。資料にあるムーバスの各路線の重要度、満足度について、それぞれ1~11の項目別に点が各路線で一つのグラフにしているが、項目ごとに一つの平面にして路線ごとにみたほうが先ほどご指摘のあった年齢層などの違いがクリアになる。それを受けて、資料1の後半で現在の連携計画の検証と課題、資料2の網計画の位置づけていきたい部分、一連事務局から説明をお願いしたい。

## (2) 検討事項

### 網形成計画の基本方針、目標 (案)

#### 目標に向けた個別施策 (案)

##### 【資料1、2】

- ・資料1、2に基づき説明

#### ■網形成計画の基本方針、目標、目標に向けた個別施策について

座長：ご意見やご質問、またはご提案など頂きたい。

委員（西武バス株式会社）：方向性4の「自転車からバス転換を促すための短距離運賃施策」は先ほどの事業者ヒアリングの資料の通り、100円運賃を行っても乗客が二倍にならないのであれば負担が大きいということや、西武バスでは100円運賃では供給が追い付かないという話をさせていただいた。良い施策だと思うが、武蔵野市に限っていえば厳しいと思う。東久留米の駅であれば、駅から東西1km 100円など行っているが、武蔵野市でこの方向性は現実的には厳しいと思うため、記載を控えて頂いたほうが良いかと思う。ムーバスが駅からの短距離利用で路線的には短い区間なので100円運賃と設定されている事も、民間事業者の路線バスと違う運賃でも交通網としてうまくやっつけている理由かと思う。武蔵野市を含めた東京23区の特性として、乗車距離が短くても長くても220円という均一運賃で、乗客数も多く面的に収支をまかなっているという部分がある。また、需給バランスが取れなくなってしまおうと大きな問題になってしまうため、この部分は外していただきたいと思う。

事務局：ヒアリングを行ってよく状況は理解できたので、修正させて頂く。100円運賃にして、その区間を利用しようにも既に満車で乗れない状況になっていたり、近距離利用の乗客を増やしたことによって、逆にその先まで利用する乗客が減ってしまい収入減に繋がる可能性があったりと、こういった施策を行ったところで問題解決につながらないのではないかと思

う。別の事業者からは、駅から離れたバス停にサイクルアンドバスライド用の駐輪場を設置し、その場で自転車との乗り継ぎを促す施策を検討する際に、運賃施策と組み合わせるといふ取り組みは可能かもしれないという話を伺った。

委員（西武バス株式会社）：バスへの転換策としてサイクルアンドバスライドは嬉しい。吉祥寺のような地価の高い場所にある駐輪場を1カ月借りる場合は定期利用料金を高額に設定して頂き、バスとの乗り継ぎができるようなサイクルアンドバスライドの駐輪場は無料同然のような金額に設定して頂ければ、十分利用促進やバス転換につながるかと思う。

委員（武蔵野市コミュニティ研究連絡会）：パークアンドバスライドについて、以前吉祥寺の北西循環で設置したことがあり、現在は三井不動産のパーキングになっているという例はある。確かに駅に近くなってワンコインで乗車できるという取り組みも良いが、対キロ運賃のような形で、遠距離や高い運賃を取るところであればよいが、都内均一運賃で行うのはなかなか面倒で、料金箱をどうするかという話でも高コストになるので、やめた方がよいと思う。別の話になるが、「公共交通の乗り場、待合環境の整備」と資料にあるが、乗り場の話ばかりで降り場という概念がどこかへ行ってしまっている。特に吉祥寺駅北口は朝だけでなく日中も駅ビルに接面している始発停留所がいくつかあるが足りず、2列目3列目の何もない平場で乗客を降車させている。降りた際に高齢者が多いと転倒する危険性や、またはバスなどにぶつかる可能性もあるため、何とか広場を利用してバスの降車場を整備することが大事ではないかと思う。吉祥寺駅については、南口で着発するバスが北口まで来てターンする状況も混雑の一つの誘因となっている。南口発着のバスについて、必要な交通広場を整備するという事が交通対策課だけではなく武蔵野市として必要な課題ではないかと思う。

座長：乗降場所について、方向性で言えば6、7に関わってくると思う。先ほどのユニバーサルデザインに対応した整備に合わせて、既成市街地で且つ駅前広場が潤沢ではないといった環境の制約がある中で、何処までできるのかという問題は以前からある。計画の中に課題を記しておかなければ引き継がれないため、記載が必要だと思う。海外ではこれほど超高頻度で走っている場所は基本的に時刻表を作っておらず、運行間隔を調節している。間隔に余裕がない場合には待機をし、その時間を使って車いす乗降をおこなったりするため、極端に団子状態で中心地に侵入しないようにする。日本の場合は定時定路線で運行しており、時刻表に記されているものは律義に運行せざるを得ない。その制約の中で運用していくことは難しいが、これから人員不足も含めて、国で制度上の議論もなされるところかと思う。武蔵野市の中では議論がし尽せない話題であるが、まずは本日いただいた様々な論点を追加記入することが必要である。バスの近距離運賃を全てオープンにすると混乱してしまうので、バス自転

車 MaaS の施策と絡められないか。簡易的なものとして、自転車の月額料金を払っている方は、駐輪しない日はバスの割引運賃の差し引きに利用しても構わないというシステムなどが検討できる。そういったものが IC カードで利用できるのか、あるいはアプリを作成しなければならないのか、現場が煩雑になるからできないとなるのかわからないが、一度月額で納めて頂いたものを、今までは駐輪場のみの利用しかできなかったが、雨が降った場合やお酒を飲んだ日などは自転車を置いてバスで帰るなど、バスと自転車をうまく使い分けている方がこれだけ多い環境下にあるわけなので、駐輪場料金を月額で支払った人はバスの支払いにも充当できるといったことなどを、IT を活用してうまくできないかなど、スモールな実験をしてみてもいいかもしれない。MaaS の世界になると、ソフトを使って需要と供給のバランスをどう取っていくか、あるいは交通モード間の秩序をどう作っていくのかという議論になると思う。一気に本格実施ではなく、100 名程モニターを募って、どのように行動が変わるのかというチャレンジをしてみてもいいかもしれない。中々交通モードを使い分けるという発想が国のモデルプロジェクトの中でも出ていないことが課題になっており、それを含めて進めていく事が武蔵野の課題にもなじみやすいかと思う。MaaS という言葉が出てくる前は短距離運賃でムーバスと合わせるという話だったが、調査結果を見ると自転車と合わせて利用している方がそれなりにいるという事や、自転車の走行環境を含めた課題が多くなっているので、目線を変えて何ができるのかを考えていく事が合理的である。アイデアとして本日お話しさせていただいたが、具体的な方法論についてはまた分科会で討論できればと思う。その他ご意見を頂きたい。

委員（武蔵野市健康福祉部長）：課題 2 と基本方針 1 について、高齢社会だけに限定しない方がよいのではないかと思う。課題 2 は「高齢社会に対応した～」というよりは「地域共生社会に対応した～」とした表現が良いかと思う。また基本方針については「高齢になっても障がいがあっても」と広くとっておいた方が良いかと思う。

座長：武蔵野の場合は TWCC という概念をだしているので、高齢社会だけに捕らわれない方が良いと思う。

委員（関東バス株式会社）：サイクルアンドバスライドに関連する部分で、弊社のヒアリング内容でも今後の取り組みを行うにあたり、商業施設を利用したサイクルアンドバスライドを記載してあるが、武蔵野市という地域が距離的に短いエリアであるため、武蔵野市在住の方が途中まで自転車で来てバスに乗り換えるのかということを見ると、武蔵野の距離では現実的には起こらないのではないかと感じる。市の端や市外の方で三鷹駅、吉祥寺駅に自転車で乗り込む方がバスに乗り換えて頂ければ、自転車で三鷹駅、吉祥寺駅に向かう方が少なくな

るのではないかと思います。そう考えると、市民の方が利用するためのサイクルアンドバスライドという形にするには難しい距離感にあるのではないかと。以前ムーバス北西循環でパークアンドバスライドを行ったというお話があったが、市外からいらっしゃる方が吉祥寺駅前の駐車場に入らないよう駅から離れた駐車場に停め、ムーバスを利用して頂いて混雑を緩和するような取り組みであったと思う。似たような観点のサイクルアンドバスライドであれば市の施策に結びつく観点があるのではないかと。また自転車とバスの併用での定額というお話もあったが、雨の日の需給バランスについて、やはり雨の日は利用者が多く普段利用されている方が乗れなくなってしまう状況があり、雨の日だけ増便というのも難しい問題であり、雨の日にバスを利用しやすく晴れの日には自転車を利用しやすくという制度になると、また別の問題が出てきてしまうため、そちらも視野に入れた上で方向性を検討して頂ければと思う。

委員（武蔵野市コミュニティ研究連絡会）：自転車からバスへの転換を図るために、武蔵野市で用意している駐輪場の月額料金を市民向けと、市民以外向けで（練馬区、杉並区、西東京市等）差を大きくつける事が有効で、自転車による道路混雑や事故なども防げるのではないかと。これから市内に住む方の駐輪場がないという問題も解消されるため、検討して頂ければと思う。

座長：以前、時間帯別でピークとオフピークでプライシングを変えたらいいのではという意見を述べさせていただいた。せっかくソフトが充実している状況なので、バスも含めてプライシングで上手くマネジメントできる部分がどこまであるのか、もう少しやってみてよいのではないかと。自転車は自転車の計画の検討で別途動いているが、公共交通を含めたプライシングを実験的にいき、本当に雨天時のみしか利用してくれないのか、全く別の利用をしているのかを見てみなければ、何が武蔵野の需給に馴染むのかがまだわからない。実施する前に議論をしても限界があると思うので、課題の整理をしながら議論ができるとういと思う。その他ご意見、ご要望等あるか

（なし）

座長：限られた時間の中で、また資料も多岐にわたっているため、お気づきの点があれば、後日事務局の方へ寄せていただければと思う。これから計画にどのような事業を盛り込んでいくか、今までの連携計画からの総括について、少し分科会の方で議論を行ってリバイスをしたほうが良いかと思う。スケジュールも含め、事務局の方で調整頂きたい。

### （３）その他

■次回の協議会について

- ・9月下旬を予定

■解散