

## 平成29年度第2回小田原市生活交通ネットワーク協議会 次第

日 時 平成30年3月22日(木) 午前10時  
場 所 小田原市役所6階 601会議室

### 1 開 会

### 2 議 題

#### 報告事項

(1) 立地適正化計画について

(2) 橘地域における実証運行の状況について

(3) 国府津駅周辺整備事業について

(4) まち・住まい・交通の創蓄省エネルギー化モデル構築支援  
事業について

### 3 その他

### 4 閉 会



# 小田原市立地適正化計画 ～都市機能誘導区域編～ 概要版



## 1 立地適正化計画策定の背景と目的

- 今後の人口減少・少子高齢化に対応し、高齢者や子育て世代にとって健康で快適な生活環境を確保するとともに持続可能なまちづくりを推進するため、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方にに基づき、立地適正化計画を策定します。
- 立地適正化計画は、都市計画マスタープランの一部となり、都市全体を見渡したマスタープランとして、都市機能誘導区域や居住誘導区域の設定をはじめ、持続可能なコンパクトシティのまちづくりの基本的な方向性を定める計画です。
- 本市においては、この小田原市立地適正化計画 ～都市機能誘導区域編～ に引き続き、平成30年度末までに居住誘導区域の設定に係る計画策定を行っていきます。



### 【立地適正化計画のイメージ】

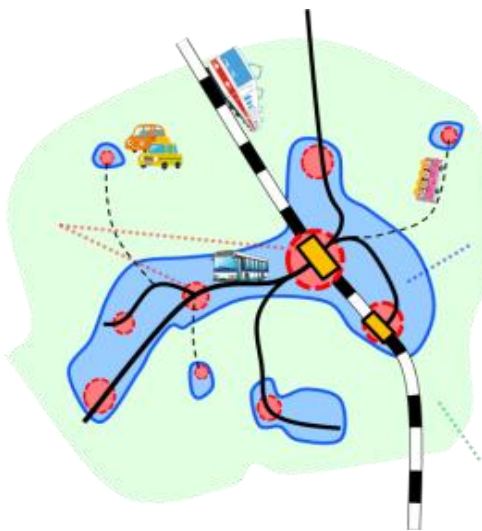
**生活サービス機能の計画的配置**

医療・福祉・商業施設等をまちなかで計画的に配置

**公共交通の充実**

交通網の再編、快適で安全な公共交通の構築、公共交通施設の充実を推進

**多極ネットワーク型コンパクトシティ**



**人口密度の維持**

市街地の歴史、人口の推移等を意識してまとまりのある居住を推進  
→利用圏人口の確保

### 【立地適正化計画のねらい】

- 医療・福祉・子育て支援・商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に集約し、これらの生活サービスが効率的に提供されるようにすること
- 拠点周辺や公共交通の沿線に居住を誘導し、居住者がこれらの生活サービスを利用できるようにするとともに、一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるようにすること
- 拠点へのアクセス及び拠点間のアクセスを確保するなど、公共交通等の充実を図ること

## 2 都市構造上の特性と課題

### 【小田原市の都市構造上の特性（本市の強み・ポテンシャル）】

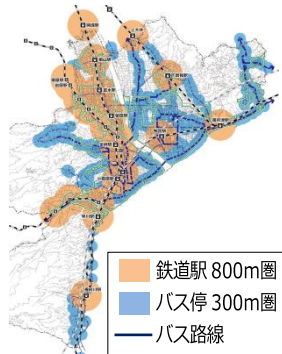
高い公共交通の利便性  
(鉄道6路線 18駅及びバスネットワーク)

公共交通の利便性が  
高いエリアに人口が集積

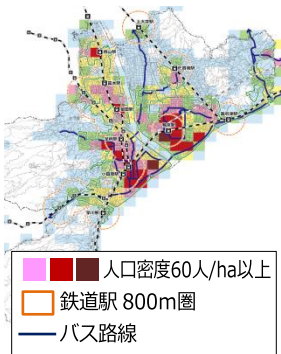
公共公益・広域的な  
都市機能は交通結節点  
に集積

生活サービス施設の  
利用圏はおおむね  
市街地をカバー

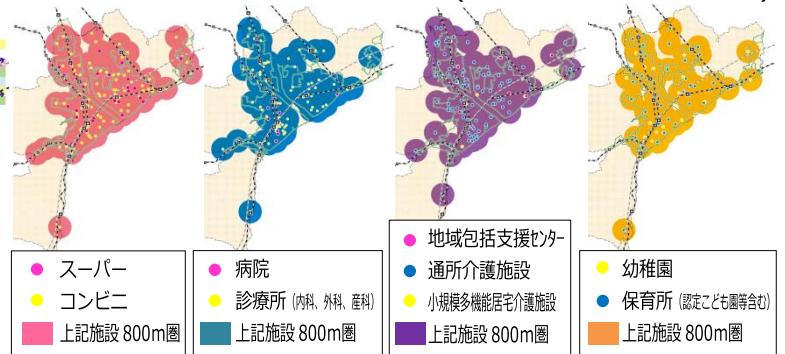
#### ■公共交通のサービス圏



#### ■人口分布



#### ■生活サービス施設の立地と徒歩圏分布(商業・医療・福祉・子育て)



### 【小田原市を取り巻く状況と今後の見通し】

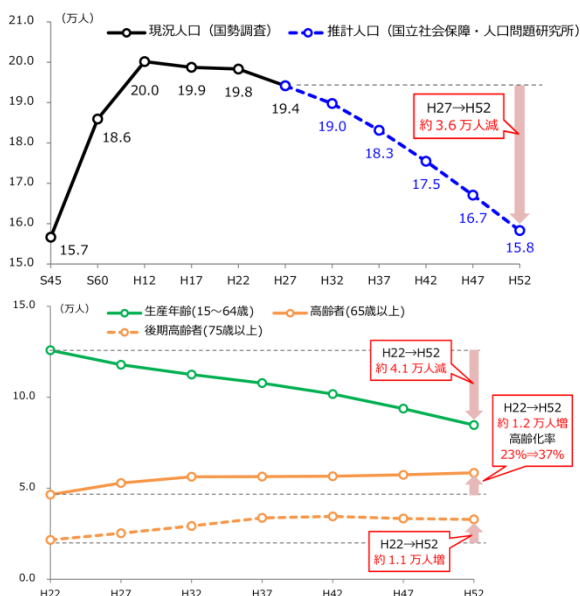
#### 人口減少・少子高齢化

○本市では平成12年をピークに人口減少が進展しており、現状のまま推移した場合、生産年齢人口が大幅に減少し、高齢者が増加する見込みです。

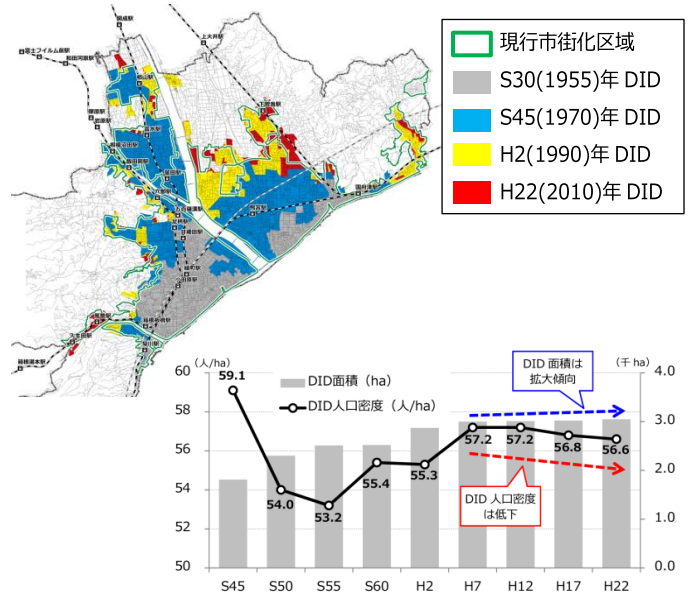
#### 市街地拡散・低密度化

○本市の市街地（人口集中地区（DID））は拡大傾向にある一方、人口密度は低下しており、現状のまま推移した場合、人口減少に伴い、市街地の低密度化が進展する見込みです。

#### ■人口推移と将来見通し（上図：全市人口、下図：年齢別人口）



#### ■DIDの変遷（上図）、人口密度・面積の推移（下図）



### 【人口減少・少子高齢化、市街地拡散・低密度化の進展が及ぼす影響】

都市の生活を支える  
機能の低下

高齢者の外出機会の  
減少と健康への影響

地域経済・活力の  
衰退

財政の悪化・都市経営  
コストの増大

## 【立地適正化計画の都市づくりの理念】

## 小田原らしさを生かした賑わいのある 多極ネットワーク型コンパクトシティの形成

広域的な都市機能が集積し“交流・賑わい・魅力があふれる中心市街地”と、公共交通を軸とした生活利便性が確保された“歩いて暮らしやすい生活圏”を構築します。

中心市街地、生活圏を支える各拠点が公共交通により互いに結ばれ、将来にわたって誰もが暮らしやすく、都市の活力が持続的に確保されるコンパクトシティを実現します。

## 【立地適正化計画の都市づくりの方針】

既存ストックを生かした  
魅力的な  
都市の拠点づくり

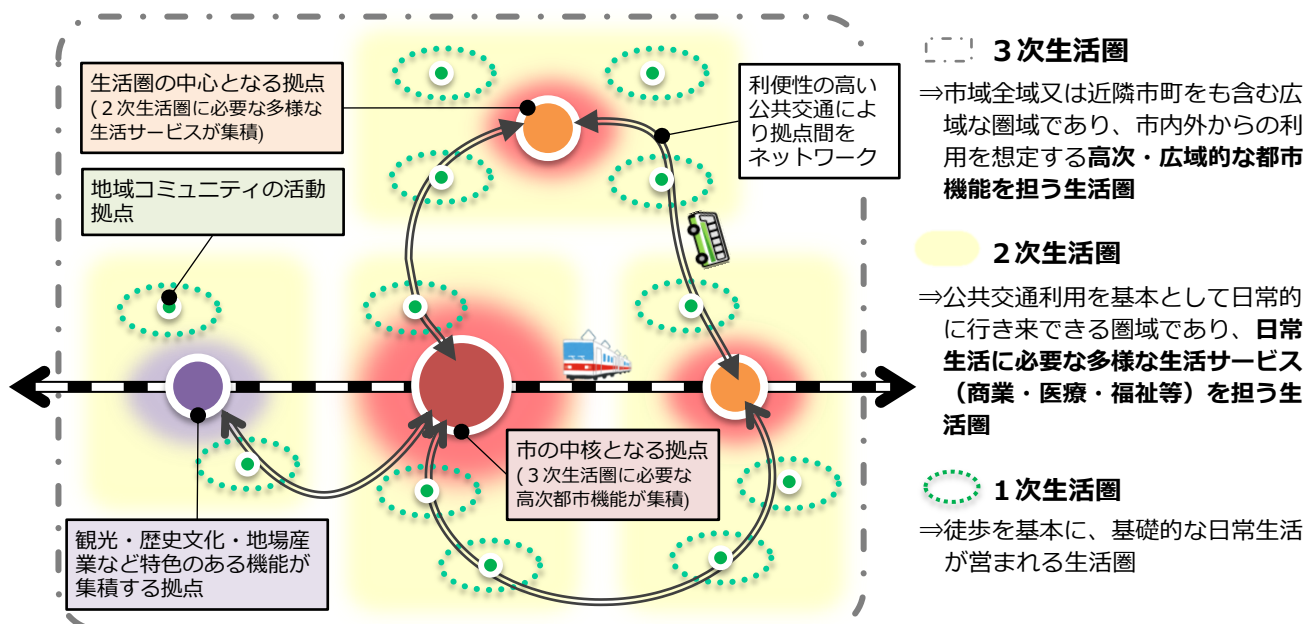
公共交通の利便性を  
生かした“歩いて暮らせる”  
生活圏の構築

生活利便性の  
持続的な確保に向けた  
緩やかな居住誘導

## 【将来都市構造の骨格の考え方】

- 段階的な生活圏を形成し、各生活圏の中で交通や生活の利便性が高いエリアを、将来都市構造の骨格をなす拠点として設定します。
- 拠点間を公共交通によりネットワークし、それぞれが特色を持つメリハリある市街地を形成することで、多極かつ多様性のある小田原らしい都市構造を形成します。
- また、地域コミュニティの活動拠点との連携を図り、持続可能な地域コミュニティの維持・発展を支える都市構造を形成します。

## ■多極ネットワーク型コンパクトシティの骨格イメージ



## 【拠点設定】

- 都市構造の骨格をなす拠点は、その地域性と機能的特徴を基に、広域中心拠点、地域中心拠点、地域拠点、生活拠点、地域コミュニティ拠点の5つを設定します。
- 広域中心拠点、地域中心拠点、地域拠点については、都市機能誘導区域を設定することにより、広域的な都市機能や生活圏に必要な多様な生活サービスの誘導を図ります。
- 生活拠点については、生活圏の最寄り拠点として、身近な生活サービスの維持を図ります。
- また、地域コミュニティ拠点については、小学校などを中心に地域コミュニティ組織の活動・運営の場の確保を図ります。

## 【公共交通ネットワーク】

- 広域交通や拠点間の連絡を担う公共交通を幹線に位置付け、利便性の高いサービス水準を確保します。
- 住宅地と拠点を結ぶ公共交通を支線に位置付け、地域交通の維持・確保に努めます。
- 交通結節機能の改善を図るとともに、駅周辺等公共交通の利便性の高い地域への居住を誘導することで、公共交通の持続的な確保を図ります。

## ■ 拠点と公共交通ネットワークのイメージ

## 都市機能誘導区域を設定

## 広域中心拠点

- ☞市全体かつ県西部地域の中核となり、高次で多様な都市機能を備え、都市活力をけん引する拠点
- ☞市の商業・業務中心地

## 地域中心拠点

- ☞広域中心拠点を補完し、川東地域の中核となる拠点
- ☞広域中心拠点に次いで、市の商業・業務の中心地となる拠点

## 地域拠点

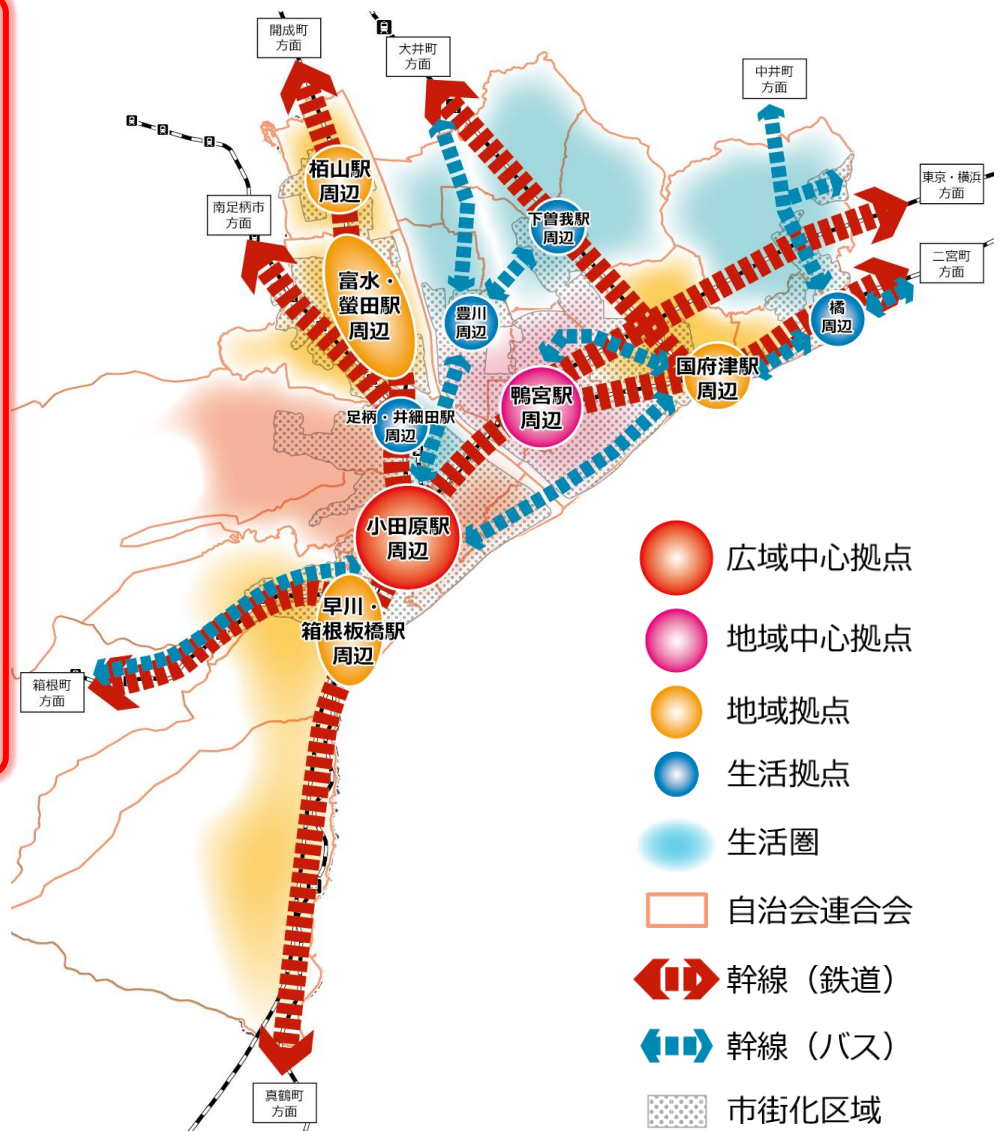
- ☞生活圏の中心となり、その圏域に必要とされる多様な生活サービスが享受できる拠点

## 生活拠点

- ☞生活圏の身近な生活サービスを支える最寄り拠点

## 地域コミュニティ拠点

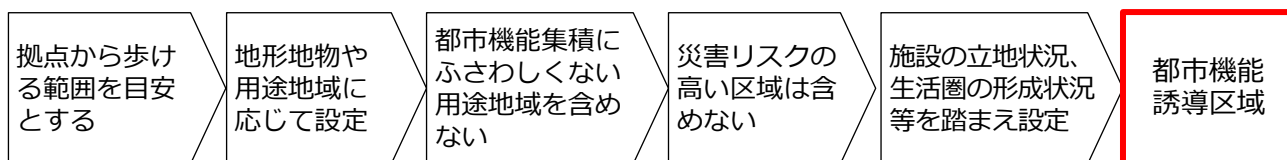
- ☞小学校などを中心に地域コミュニティ組織の活動・運営を展開する拠点



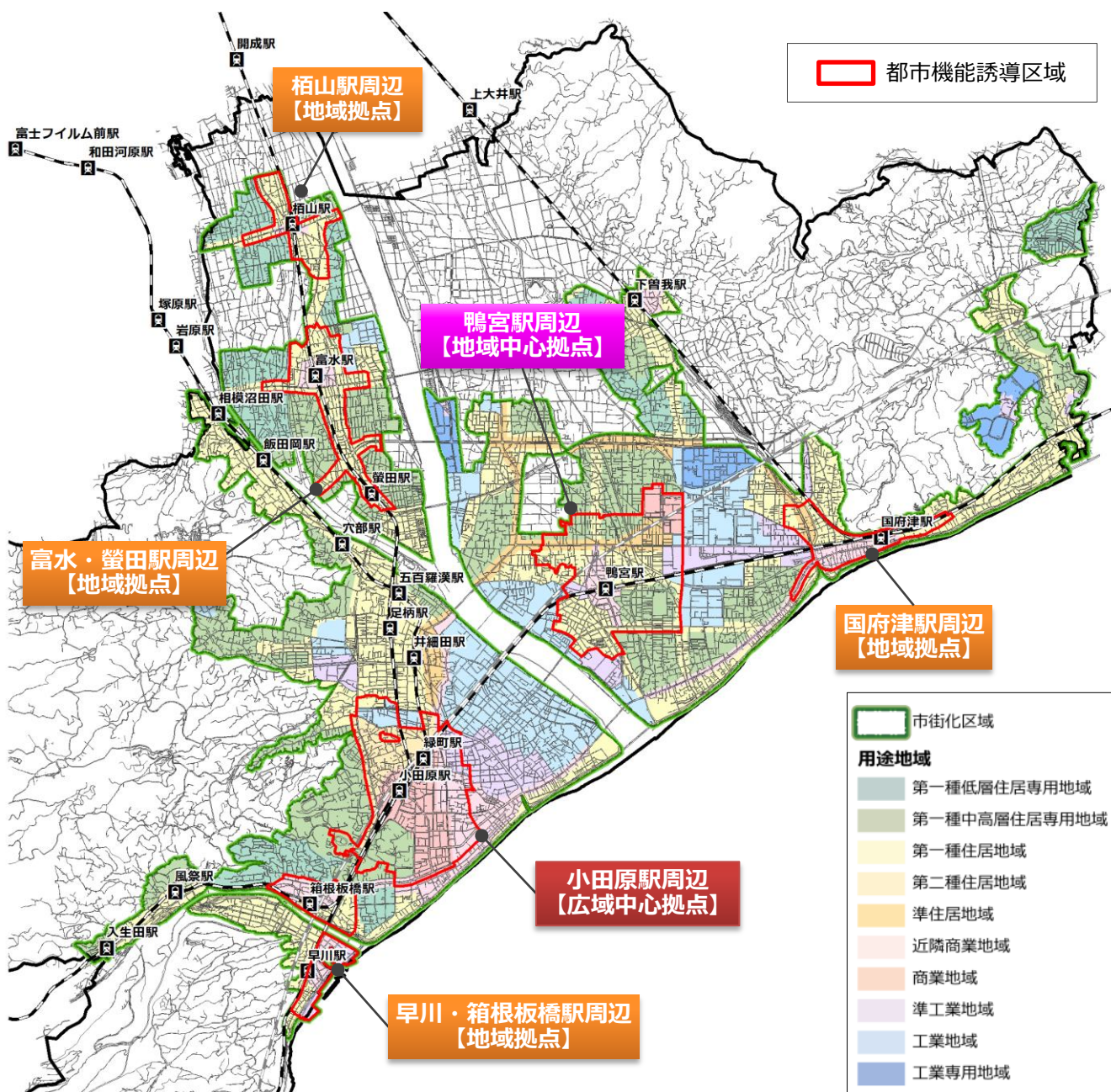
## (1) 都市機能誘導区域の設定

○都市機能誘導区域を設定する拠点において、拠点の中心となる駅から歩ける範囲を基本的に、以下の考え方・フローに沿って都市機能誘導区域の範囲を設定します。

## ■都市機能誘導区域の設定の考え方・フロー



## ■都市機能誘導区域の設定範囲



## (2) 誘導施設の設定

○誘導施設の設定に当たっては、段階的な生活圏の形成を念頭に、各段階の生活圏が担う都市機能を踏まえた上で設定します。都市機能誘導区域を設定する拠点は、2～3次生活圏を担う拠点であることから、その役割を踏まえ、拠点の利便性向上、にぎわい創出や魅力向上に寄与する都市機能を誘導施設として設定します。

### ■都市機能誘導区域（拠点等）における誘導施設

都市機能		3次生活圏		2次生活圏		1次生活圏
		都市機能誘導区域			生活拠点	地域コミュニティ
		広域中心拠点	地域中心拠点	地域拠点		
行政	市役所	◎				
	住民窓口	◎	◎	◎	○	○
文化交流	市民ホール	◎				
	コンベンション施設	◎				
	図書館	◎	◎			
	集会施設	◎	◎	◎	○	○
医療	病院〔病床数20床以上〕	◎	◎	◎		
	産科医療機関	◎	◎			
	診療所〔病床数20床未満〕	○	○	○	○	○
福祉	地域包括支援センター	◎	◎	◎	○	
	通所介護施設	○	○	○	○	○
子育て	子育て支援センター	◎	◎	◎		
	保育所、幼稚園	○	○	○	○	○
商業	大規模商業施設	◎	◎			
	店舗面積1万㎡超	◎	◎			
	同3千～1万㎡以下	◎	◎	◎		
	スーパー〔同3,000㎡未満〕	○	○	○	○	
	コンビニエンスストア	○	○	○	○	○

◎都市機能誘導区域への誘導施設

○都市機能誘導区域及び居住誘導区域において立地していることが望ましい生活サービス施設

## 6 計画遂行に向けた取組

- 立地適正化計画における都市づくりの方向性を踏まえた施策展開の方針1～4（次頁参照）に基づき、各種施策を展開します。
- 立地適正化計画は、時間軸を持ったアクションプランとして運用するものとし、施策の進捗管理指標や計画全体に係る目標値を居住誘導区域の設定と合わせて平成30年度末までに設定した上で、おおむね5年毎に進捗状況の評価・検証を行い、必要に応じて見直しを検討します。
- なお、大規模未利用地の土地利用転換については、当該地域の拠点性や周辺の市街地環境に与える影響を踏まえ、適切と判断される場合には、必要に応じて、立地適正化計画の見直しを検討します。

都市づくりの方針

小田原らしさを生かした  
賑わいのある  
多極ネットワーク型  
コンパクトシティの形成

都市づくりの方向性①  
既存ストックを  
生かした魅力的な都市  
の拠点づくり

都市づくりの方向性②  
公共交通の利便性を  
生かした“歩いて暮ら  
せる”生活圏の構築

都市づくりの方向性③  
生活利便性の  
持続的な確保に向けた  
居住の緩やかな誘導

立地適正化計画における施策展開の方針

《施策展開の方針1》

拠点の特性に応じた都市機能の誘導・集積

①誘導施設の整備

- ☞小田原駅周辺（広域交流施設、市民ホール、産科医療施設）
- ☞国府津駅周辺（集会施設）
- ☞早川・箱根板橋駅周辺（小田原漁港交流促進施設等）
- ☞その他市の支援策（公共施設の再編、介護保険施設の誘導等）
- ☞その他国の支援策（都市再構築戦略事業、都市機能立地支援事業等）

②都市機能集積の推進

- ☞既存ストック活用（空き地・空き店舗活用の検討）
- ☞事業化支援（建替え・共同化支援）
- ☞都市計画・駐車場施策による誘導支援（高度利用等による土地利用の促進、駐車場施策の活用）

③届出制度の運用

《施策展開の方針2》

拠点の魅力・活力を高めるまちづくりの推進

①歩いて暮らせる拠点づくりの推進

- ☞「都市廊政策」の推進
- ☞歩行者ネットワークの構築
- ☞駐車施設の整備及び適正配置

②魅力ある都市型産業の創出

《施策展開の方針3》

公共交通ネットワークの充実

①公共交通ネットワークの充実

②交通結節機能の向上

- ☞国府津駅周辺（駅広場、自転車駐車場）等

《施策展開の方針4》

地域特性に応じた居住の誘導

※居住誘導区域の設定（平成30年度）に合わせて提示



## 7 居住誘導区域の設定に向けて

- 居住誘導区域は、人口減少のなかにあっても一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域です。
- 以下の居住誘導区域設定の考え方を踏まえ、平成30年度までに設定します。

### 【居住誘導区域設定の考え方】

- ①既存ストック（都市機能・都市基盤・住宅）が充実する区域への誘導
- ②歩いて暮らせる区域（拠点周辺の市街地、公共交通沿線等）への誘導
- ③災害リスクの高い区域への誘導抑制

## 8 届出制度の運用

- 都市機能誘導区域外の区域で誘導施設を対象に以下の行為を行おうとする場合には、市長への届出が必要となります。
- 市が都市機能誘導区域外における誘導施設整備の動きを把握し、各種支援措置等の情報提供等を通じて都市機能誘導区域内への誘導施設の立地が促進されるよう、届出制度を活用します。

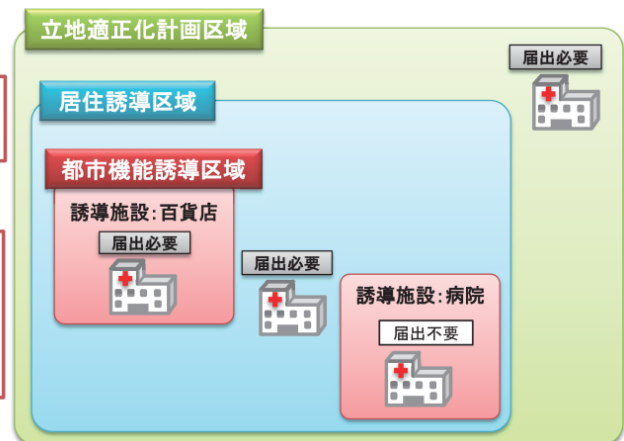
### 【届出の対象】

#### ○開発行為

誘導施設を有する建築物の建築目的の開発行為を行うおとす場合。

#### ○開発行為以外

- ①誘導施設を有する建築物を新築しようとする場合
- ②建築物を改築し誘導施設を有する建築物とする場合
- ③建築物の用途を変更し誘導施設を有する建築物とする場合



### 【届出の時期・届出に対する対応】

- 届出の時期は、開発行為等に着手する30日前まで。
- 届出をした方に対して、税財政、金融上の支援措置など当該区域内における誘導施設の立地誘導のための施策に関する情報提供等を行うことがあります。

## 小田原市立地適正化計画 ～都市機能誘導区域編～ 平成 29 年 3 月

発行 小田原市  
編集 小田原市都市部都市政策課  
〒250-8555 小田原市荻窪 300 番地 TEL 0465-33-1307

## 橘地域における実証運行の状況について

## 1 路線バス実証運行に係る平成 29 年度の主な取組状況

平成 29 年 5 月 11 日	平成 29 年度第 1 回橘公共交通検討会 第 2 回バス路線再編案について
平成 29 年 5 月 27 日	第 2 回再編に係る説明会（前羽福祉館）
平成 29 年 5 月 30 日	第 2 回再編に係る説明会（橘タウンセンターこゆるぎ）
平成 29 年 7 月 23 日	バス利用啓発活動（歩こう会）
平成 29 年 8 月 5 日	バス利用啓発活動（よるべ夏祭り）
平成 29 年 8 月 26 日	バス利用啓発活動（橘みんなの花火）
平成 29 年 9 月 3 日	バス利用啓発活動（橘北健民祭）
平成 29 年 9 月 16 日	<b>第 2 回バス路線再編実施</b>
平成 29 年 11 月 3 日	バス利用啓発活動（橘ファミリーフェスティバル）

## 2 実証運行の概要

### 実証運行前

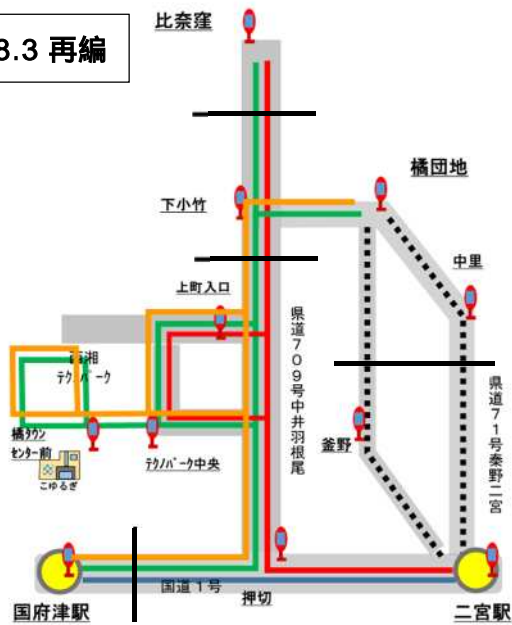


路線	運行本数 (平日片道)
平塚駅北口～国府津駅	3 3
国府津駅～比奈窪	1 4 . 5
二宮駅南口～比奈窪	4 4
二宮駅北口～橋団地	2 9

#### 区間別の運行本数

区間	運行本数 (平日片道)
国府津駅～押切バス停	4 7 . 5
国府津駅～下小竹バス停	1 4 . 5
下小竹バス停～比奈窪バス停	1 4 . 5
橋団地バス停～二宮駅北口	2 9

### H28.3 再編

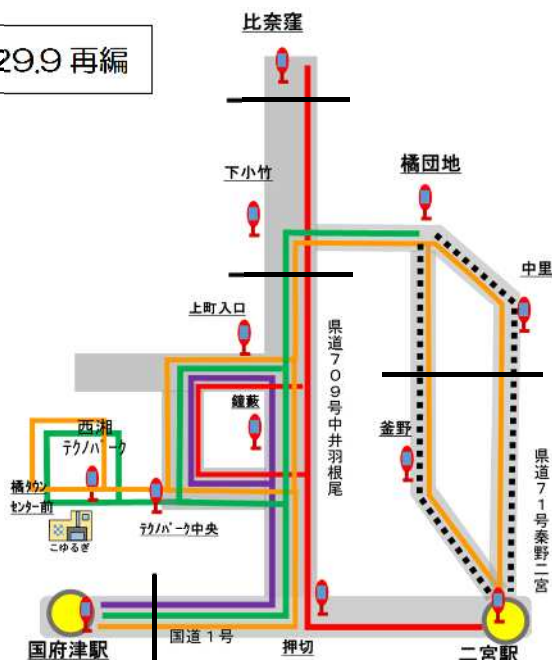


路線	運行本数 (平日片道)
平塚駅北口～国府津駅	3
国府津駅～比奈窪	9
二宮駅南口～比奈窪	4 4
国府津駅～橋団地	1 8 . 5
二宮駅北口～橋団地	2 9

#### 区間別の運行本数

区間	運行本数 (平日片道)
国府津駅～押切バス停	3 0 . 5
国府津駅～橋団地バス停	2 7 . 5
橋団地バス停～比奈窪バス停	9
橋団地バス停～二宮駅北口	2 9

### H29.9 再編

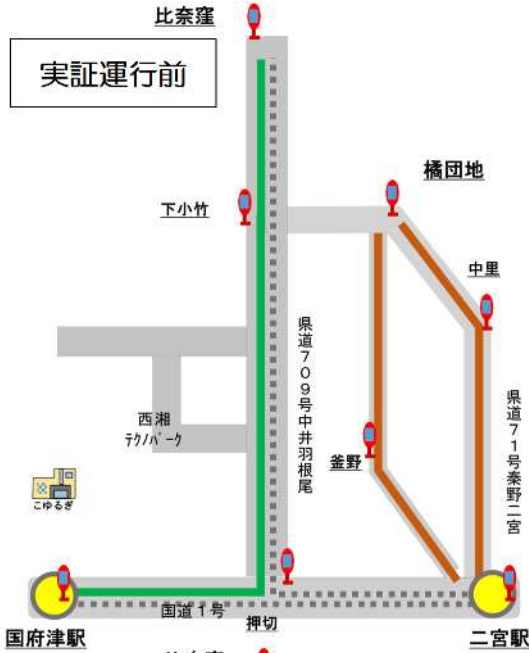


路線	運行本数 (平日片道)
二宮駅南口～比奈窪	4 4
国府津駅～二宮駅北口	1 9 . 5
国府津駅～橋団地	3 . 5
国府津駅～国府津駅	3
二宮駅北口～橋団地	4 . 5

#### 区間別の運行本数

区間	運行本数 (平日片道)
国府津駅～押切バス停	2 6
国府津駅～橋団地バス停	2 3
橋団地バス停～比奈窪バス停	0
橋団地バス停～二宮駅北口	2 4

### 3 実証運行開始後の状況（バス1台による1日あたりの輸送人員の比較）



実証運行前

実証運行前（平成27年度）

緑色・茶色の路線	
1日あたりの利用者数の合計	684人/日
運行バスの台数	4台
1台あたりの輸送人員（1日当り）	171人/台



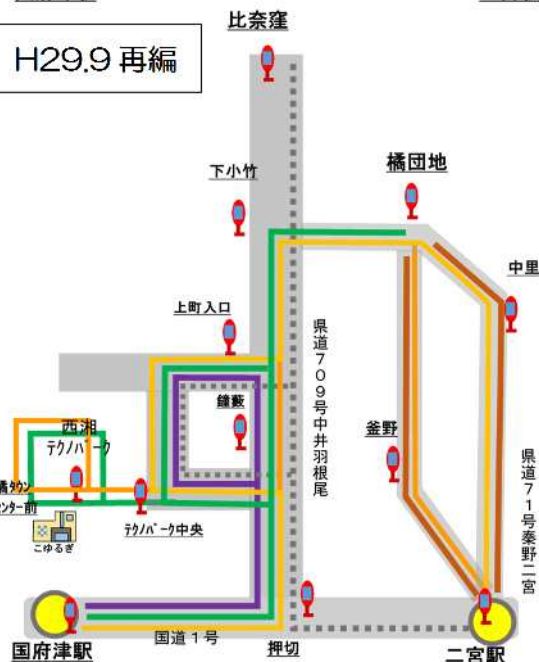
H28.3再編

H28.3再編後（平成28年4月～平成29年9月15日）

緑色・黄色・茶色の路線	
1日あたりの利用者数の合計	910人/日
運行バスの台数	5台
1台あたりの輸送人員（1日当り）	182人/台

（再編前の1.06倍）

地域のニーズを反映し、こゆるぎや、テクノパーク、橋団地を經由することで利用者数が増加したが、バスの運行台数も増加した。



H29.9再編

H29.9再編後（平成29年9月16日～12月31日）

緑色・黄色・茶色・紫色の路線	
1日あたりの利用者数の合計	829人/日
運行バスの台数	4台
1台あたりの輸送人員（1日当り）	207人/台

（再編前の1.14倍）

- ・朝方の通勤時間帯の需要に対応するため、紫の路線を新設
- ・利用者の少ない坂呂橋～比奈窪区間の廃止や、昼間の時間帯の減便、黄色と茶色の路線の統合により、バスの運行台数を1台減らした結果、1割程度の効率化が図られた。

## 5 平成30年度の予定

- ・平成30年度末までの実証運行期間中の再編実施は未定。利用状況を注視するとともに、利用啓発活動を継続する。
- ・実証運行期間中の利用状況を分析することで新たな課題を抽出し、地域・バス事業者・行政にとってバランスの取れた持続可能な地域公共交通の構築を目指す。

事業2-②：機能・重要度に応じた乗継拠点の整備

国府津駅周辺整備事業について

※ 図面はイメージであり、今後の調整により変更となる場合があります。

課題① 送迎車の集中による駅広場の渋滞



課題③ 駐輪環境改善の必要性



立体駐輪場整備

集会施設整備

一般車乗降場整備

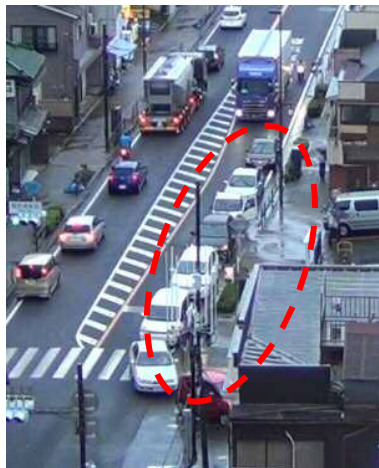
駐輪場 (A=1,870㎡)

市道拡幅

駅前広場 (新設部面積=約1,850㎡)

駅前広場 (全体面積=約4,520㎡)

課題② 駅広場の渋滞に伴う  
国道1号の車両滞留



事業概要 (案)

- **一般車乗降場の整備**
  - 一般車乗降場の整備により、現在の駅広場内は路線バス・タクシーの乗降場とし、**混雑の緩和・安全性の向上**を図る。
  - 駅広場内の混雑緩和に伴い、国道1号の車両滞留を解消することにより、**路線バス等の遅延を防止し、利便性の向上**を図る。
- **立体駐輪場および集会施設の整備**
  - 立体駐輪場の整備により現在の**駐輪環境改善**を図ると共に、一体的に集会施設を整備し、**駅周辺全体の利便性向上**を図る。

## まち・住まい・交通の創蓄省エネルギー化モデル構築支援事業について (第 4 回バス de おでかけプロジェクトの実施結果について)

### 1 目的

本プロジェクトは、増加する本市の CO2 排出量の削減を図るため、小田原市低炭素都市づくり計画（平成 26 年 9 月策定）や国土交通省のまち・住まい・交通の創蓄省エネルギー化モデル構築支援事業（平成 27 年 3 月モデル構想策定）による検討を踏まえ、小田原市、バス事業者及び商業施設の官民連携により、自家用車からエコな公共交通への転換を促進するとともに市民のおでかけの機会の増加を図ろうとするものである。

### 2 プロジェクト参加者

行 政：小田原市

バス事業者：箱根登山バス株式会社、富士急湘南バス株式会社

商業施設：ダイナシティ、西武小田原店、イトーヨーカドー小田原店

### 3 プロジェクトの仕組み

- (1) 購入金額 2,000 円（税込）ごとにバス無料乗車券 1 枚を配布（最大 2 枚まで）
- (2) 利用者は、プロジェクト実施期間内にバス無料乗車券を利用
- (3) バス事業者は、バス無料乗車券の利用実績に基づく運行協力金を商業施設へ請求
- (4) 商業施設は、バス事業者から請求された金額を支出
- (5) プロジェクト終了後、バス事業者は、商業施設の販促広告掲示等の対応

### 4 実施結果

- 6 実施結果推移参照

### 5 今後の実施について

本プロジェクトは、3 年間（平成 27 年度：第 1 回・第 2 回、平成 28 年度：第 3 回、平成 29 年度：第 4 回）を目安として効果を検証しながら実施してきたが、今回で実施目安の最終年になるため、プロジェクト継続の可否や実施方法等について検討を行っている。

バス無料乗車券の利用率やアンケートにおける自家用車比率が増加傾向にあること、また、商業施設としても継続を希望していることなどから、第 5 回プロジェクトについて実施を前提に検討しているが、西武小田原店が平成 30 年 2 月末に閉店し、費用を負担する商業施設が 2 社になることから、事業規模等が課題となっている。

## 6 実施結果推移

	第 1 回	第 2 回	第 3 回	第 4 回
配布期間	H27. 7. 16～7. 24 10 日間	H27. 11. 3～12. 31 59 日間 ※なくなり次第配布終了	H28. 7. 1～8. 31 62 日間 ※なくなり次第配布終了	H29. 7. 1～7. 31 31 日間
利用期間	H27. 7. 25～8. 9 16 日間	H27. 11. 3～H28. 1. 31 90 日間	H28. 7. 1～9. 30 92 日間	H29. 7. 1～9. 30 92 日間
配布条件	購入金額 3,000 円以上で 1 枚	購入金額 2,000 円ごとに 1 枚 ※最大 4 枚まで	→	購入金額 2,000 円ごとに 1 枚 ※最大 2 枚まで
利用条件	「ダイナシティ」又は「小田原東郵便局前」バス停で下車した場合に有効	「ダイナシティ」又は「小田原東郵便局前」バス停で乗車又は下車した場合に有効	→	→
予算	商業施設 54 万円 ※9 万円/月×2 か月×3 社	商業施設 81 万円 ※9 万円/月×3 か月×3 社	→	→
広報	○ポスター ○チラシ ○店舗広告 ○ホームページ ○市広報 ○地域情報誌 ○新聞記事	第 1 回の周知方法に加え次の周知を実施 ○のぼり旗の設置 ○顧客向けギフトカタログ発送時にチラシ同封 ○バス車内でのチラシ・ポスター掲示、案内放送 ○おだわらスマートシティフェア(11/3)に出展	第 2 回の周知方法を実施 ※おだわらスマートシティフェアは、開催月が重ならないため、未出展	第 3 回の周知方法に加え次の周知を実施 ○ケーブルテレビ
配布予定数	3,000 枚	6,000 枚	→	6,200 枚
実績	配布 263 枚(総数比 8.8%) 利用 102 枚(配布比 38.8%)	配布 6,000 枚(全て配布) 利用 3,917 枚(配布比 65.3%)	配布 6,000 枚(全て配布) 利用 4,082 枚(配布比 68.0%) (前回比 4.2%増)	配布 6,200 枚(全て配布) 利用 4,362 枚(配布比 70.4%) (前回比 6.9%増)
実施効果	車→バス移行台数 18 台 CO2 削減量 113kg	車→バス移行台数 951 台 CO2 削減量 5,992kg	車→バス移行台数 881 台 CO2 削減量 5,551kg	車→バス移行台数 1,352 台 CO2 削減量 8,519kg
アンケート	回答 22 枚(利用比 21.5%) 【ダイナシティへの普段の交通手段】 バス : 19 枚(35.2%) 自家用車 : 10 枚(18.5%)	回答 1,220 枚(利用比 31.1%) 【年齢】 50代 : 261 枚(21.4%) 60代 : 250 枚(20.5%) 70代以上 : 242 枚(19.8%) 40代 : 213 枚(17.5%) 【ダイナシティへの普段の交通手段】 バス・電車 : 976 枚(49.5%) 自家用車 : 479 枚(24.3%)	回答 1,144 枚(利用比 28.0%) 【年齢】 60代 : 305 枚(26.7%) 50代 : 254 枚(22.2%) 70代以上 : 194 枚(17.0%) 40代 : 151 枚(13.2%) 【ダイナシティへの普段の交通手段】 バス・電車 : 997 枚(47.6%) 自家用車 : 452 枚(21.6%)	回答 1,090 枚(利用比 24.9%) 【年齢】 60代 : 241 枚(22.1%) 50代 : 233 枚(21.4%) 70代以上 : 203 枚(18.7%) 40代 : 152 枚(13.9%) 【ダイナシティへの普段の交通手段】 バス・電車 : 719 枚(44.3%) 自家用車 : 503 枚(31.0%) 【乗車券の利用区間】 行き : 515 枚(50.8%) 帰り : 499 枚(49.2%)