

第2章 公共交通体系整備の方向性

将来人口の見通し等を基に将来交通需要を予測した上で、市民ニーズや、さらには少子高齢化、地球環境問題などの社会情勢を踏まえて、公共交通体系整備の方向性を示す。

2-1 将来交通需要と課題の検討

(1) 将来人口の見通し

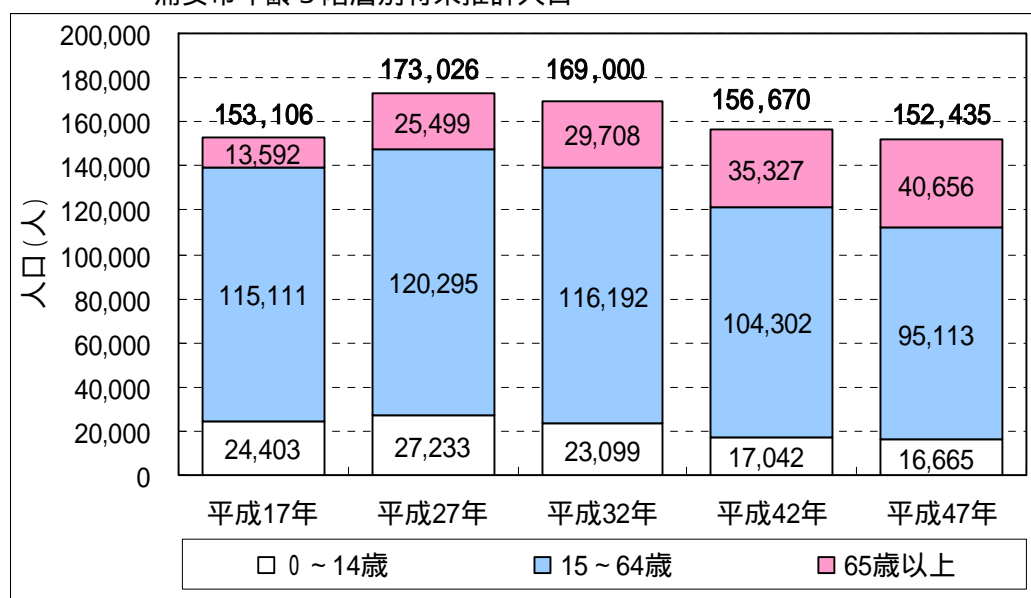
浦安市の将来人口（平成19年3月末現在、157,896人（住民基本台帳））は、引き続き増加傾向を維持するが、その後は減少に転じ平成47年には概ね152,000人となる。

市全体の年齢別人口構成比について、H47/H17比をみると、65歳以上の高齢者が約3.0倍に増加し、生産年齢人口（15～64歳）は約0.8倍に減少する。

地域別人口について、H47/H17比をみると、新町地域では65歳以上が5.2%から34.1%と顕著に増加し、生産年齢人口（15～64歳）はH27/H17比で約11,800人増加するが、その後減少し、ほぼ横ばい状態（H47/H17比）となる。

町丁別人口について、H42/H20比をみると、高州、日の出及び明海地区といった新町地域や、鉄道駅よりやや離れた東野、富士見地区で増加する。

浦安市年齢3階層別将来推計人口



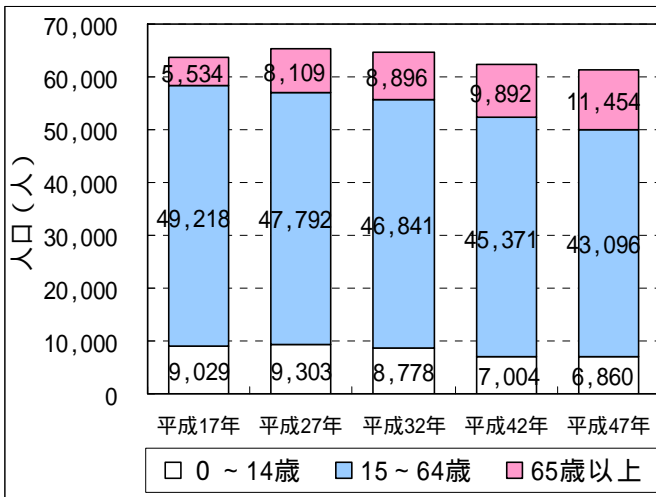
浦安市年齢3階層別将来推計人口及び構成比

	人口					構成比				
	平成17年	平成27年	平成32年	平成42年	平成47年	平成17年	平成27年	平成32年	平成42年	平成47年
0～14歳	24,403	27,233	23,099	17,042	16,665	15.9%	15.7%	13.7%	10.9%	10.9%
15～64歳	115,111	120,295	116,192	104,302	95,113	75.2%	69.5%	68.8%	66.6%	62.4%
65歳以上	13,592	25,499	29,708	35,327	40,656	8.9%	14.7%	17.6%	22.5%	26.7%
総人口	153,106	173,026	169,000	156,670	152,435	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

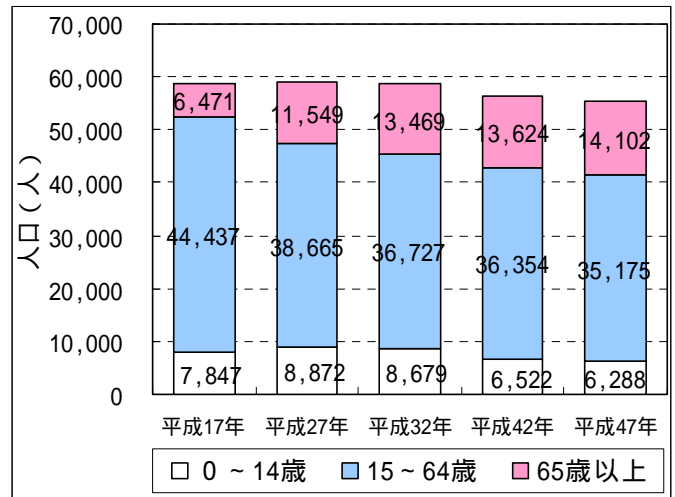
出典：第2期基本計画及び第1次実施計画

地域別年齢3階層別将来推計人口

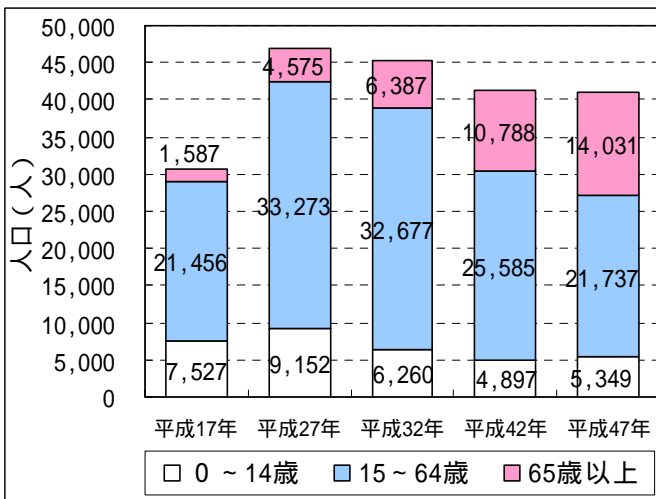
【元町地域】



【中町地域】



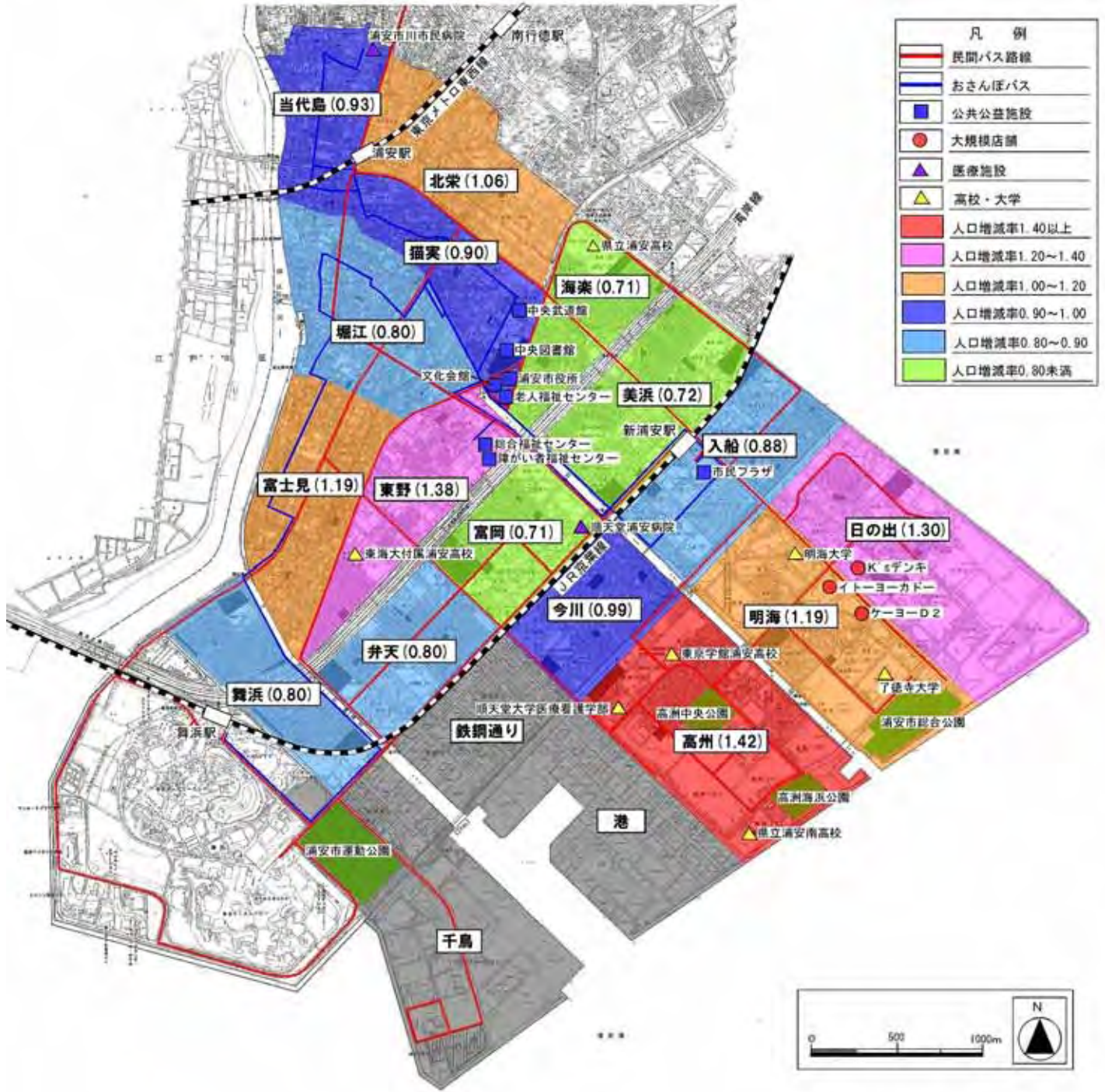
【新町地域】



		人口					構成比				
		平成17年	平成27年	平成32年	平成42年	平成47年	平成17年	平成27年	平成32年	平成42年	平成47年
元町地域	0～14歳	9,029	9,303	8,778	7,004	6,860	14.2%	14.3%	13.6%	11.2%	11.2%
	15～64歳	49,218	47,792	46,841	45,371	43,096	77.2%	73.3%	72.6%	72.9%	70.2%
	65歳以上	5,534	8,109	8,896	9,892	11,454	8.7%	12.4%	13.8%	15.9%	18.7%
	合計	63,781	65,204	64,515	62,267	61,410	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
中町地域	0～14歳	7,847	8,872	8,679	6,522	6,288	13.4%	15.0%	14.7%	11.5%	11.3%
	15～64歳	44,437	38,665	36,727	36,354	35,175	75.6%	65.4%	62.4%	64.3%	63.3%
	65歳以上	6,471	11,549	13,469	13,624	14,102	11.0%	19.5%	22.9%	24.1%	25.4%
	合計	58,755	59,086	58,875	56,500	55,565	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
新町地域	0～14歳	7,527	9,152	6,260	4,897	5,349	24.6%	19.5%	13.8%	11.9%	13.0%
	15～64歳	21,456	33,273	32,677	25,585	21,737	70.2%	70.8%	72.1%	62.0%	52.9%
	65歳以上	1,587	4,575	6,387	10,788	14,031	5.2%	9.7%	14.1%	26.1%	34.1%
	合計	30,570	47,000	45,324	41,270	41,117	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

出典：第2期基本計画及び第1次実施計画

町丁別人口増減率（H42/H20）

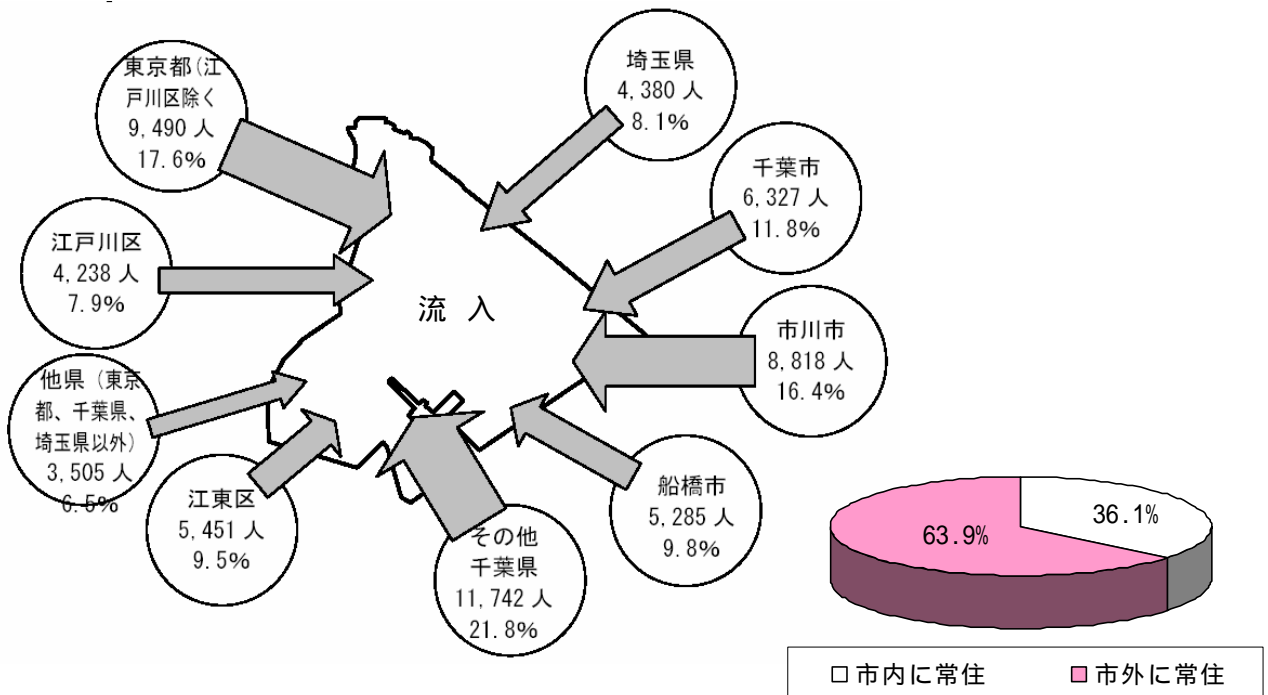
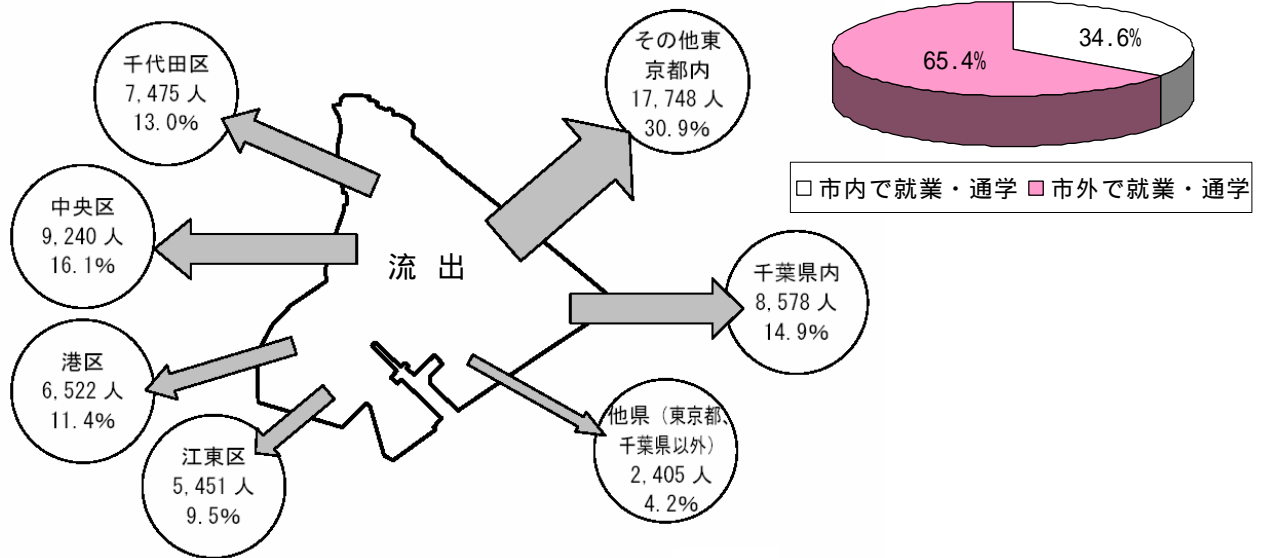


出典：人口推計データ等分析調査（平成 18 年 3 月）

常住地及び従業地・通学地による就業者・通学者数（平成 17 年）

			15歳以上就業者数		15歳以上通学者		合計	
				構成比		構成比		構成比
常住地 ベース	浦安市に 常住する 就業者・通学者	市内で就業・通学	28,140	35.3%	2,258	28.0%	30,398	34.6%
		市外で就業・通学	51,614	64.7%	5,805	72.0%	57,419	65.4%
		合計	79,754	100.0%	8,063	100.0%	87,817	100.0%
従業地・ 通学地 ベース	浦安市で 就業・通学	市内に常住	28,140	36.7%	2,258	30.3%	30,398	36.1%
		市外に常住	48,584	63.3%	5,201	69.7%	53,785	63.9%
		合計	76,724	100.0%	7,459	100.0%	84,183	100.0%

通勤・通学流動



出典：国勢調査（平成 17 年）

(3) 将来交通需要の動向に係る要因

将来交通需要（主に公共交通）は、次のような主な要因により変化するものと予想される。

高齢化の進展による運転免許保有率の低下

「第2期基本計画及び第1次実施計画」によると、平成17年から平成47年にかけて市全体の高齢者数は約3.0倍に増加し、高齢化率も8.9%から26.7%へと増加することが想定されている。

「平成17年度全国都市交通特性調査」によると、高齢になるほど免許保有率が低下し、「自分の運転に自身がなくなる」という理由で運転免許を持たなくなる方が高くなっていることから、浦安市でも高齢者の運転免許保有率が低下することが予想される【参考資料1、2参照】。

新町地域での生産年齢人口増加

新町地域では未分譲用地もあり、その土地の開発による人口増加が予想されるが、地域別年齢3階層別将来推計人口をみると、平成17年から平成27年にかけて生産年齢人口が急激に増加することが想定されている。

ライフスタイルの変化

近年、自由時間の増加、価値観の多様化などを背景に、市民のライフスタイルが変化しつつあり、学習活動や地域社会活動などに参加する市民が増え、活発化している。このような生活行動の変化に対して、市民の市内移動を支える交通手段としての公共交通の重要性が高まっている。

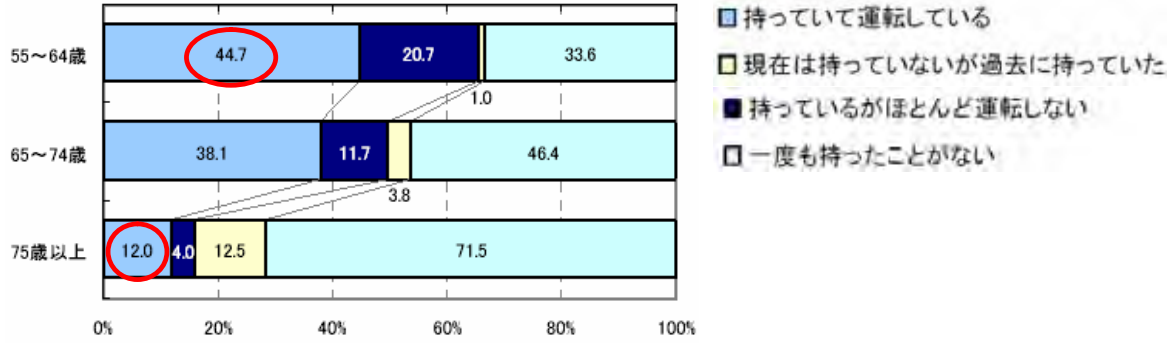
環境対策の推進

浦安市は、これまで平成17年1月に策定した環境基本計画に基づき、温室効果ガスの排出抑制などに係る施策などを展開しており、市民の環境に対する意識は高まってきている。日常生活において環境を意識した交通行動の必要性も認識されており、今後、より環境にやさしい交通手段の利用が増加することが予想される。

【参考資料1】平成17年度全国都市交通特性調査による高齢者の自動車利用特性

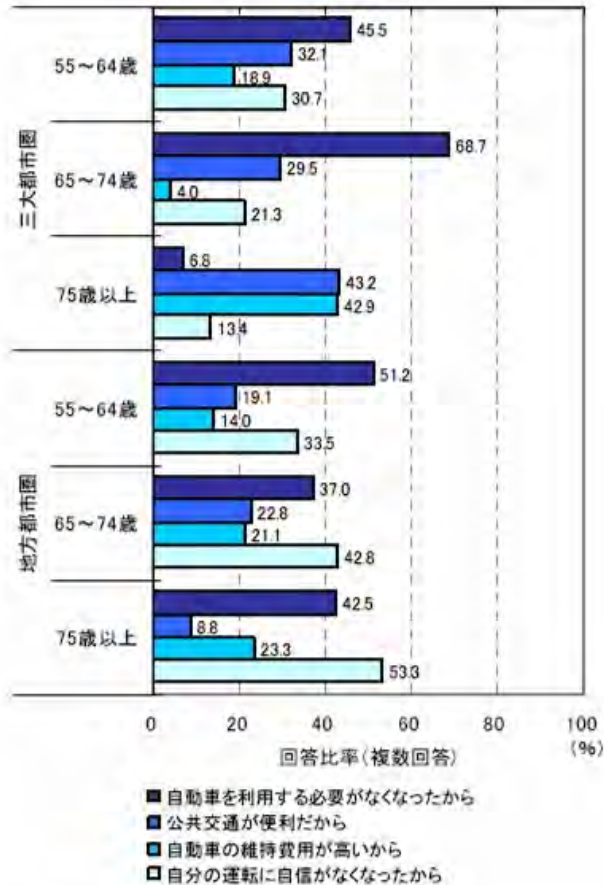
高齢者の免許保有状況は、「持っていて運転している」方の割合が高齢になるほど低く、運転免許を持たなくなった理由は、同様に「自分の運転に自信がなくなるから」方の割合が高くなってきているため、高齢者のマイカー離れが進むことが予想される。

高齢者の免許保有状況（三大都市圏）



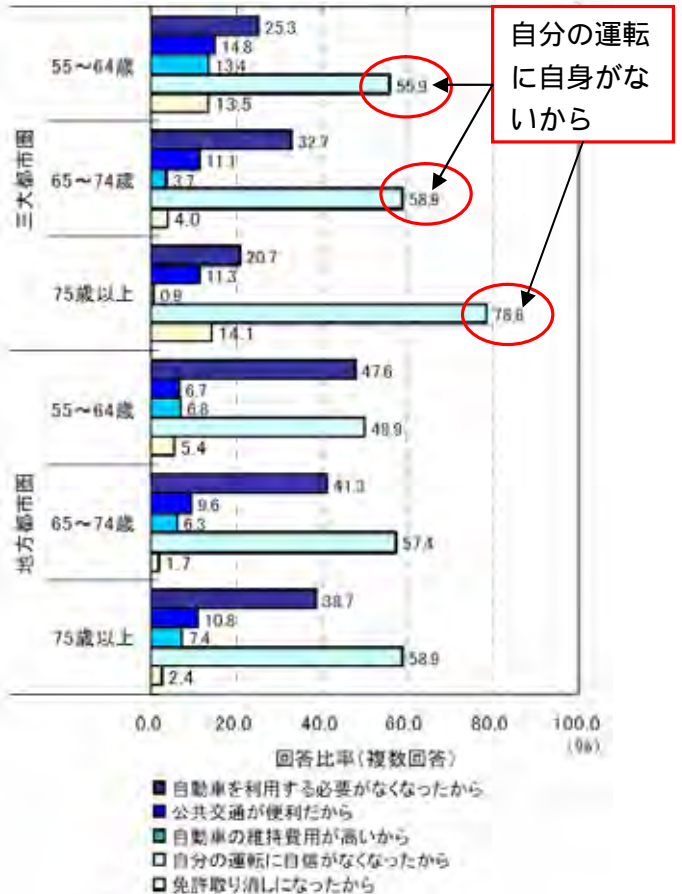
運転しなくなった理由

「免許を持っているがほとんど運転しない人」



運転免許を持たなくなった理由

「過去に運転免許を持っていて、現在持っていない人」



出典：平成17年度全国都市交通特性調査

【参考資料2】人口当り自動車保有率の推移

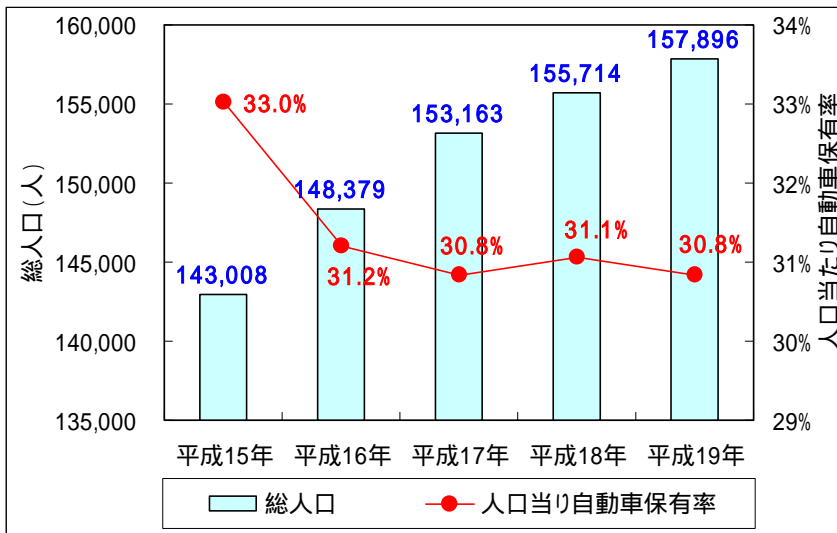
総人口と人口当り自動車保有率の推移

	総人口	世帯数	自動車 1		軽自動車 2	計 = +	人口当り 自動車 保有率 + /人口	世帯当り 保有台数
			事業用	家用				
平成15年	143,008	61,644	1,431	43,366	3,864	47,230	33.0%	0.77
平成16年	148,379	64,042	1,422	42,282	4,020	46,302	31.2%	0.72
平成17年	153,163	66,245	1,406	42,903	4,321	47,224	30.8%	0.71
平成18年	155,714	67,604	1,604	43,599	4,754	48,353	31.1%	0.72
平成19年	157,896	68,959	1,619	43,766	4,933	48,699	30.8%	0.71

1 自動車保有台数は貨物自動車、乗用車、特殊用途車及び特殊車の合計を示す。

2 軽自動車は軽四輪乗用車、軽四輪貨物車の合計を示す。

総人口と人口当り自動車保有率の推移



出典：平成19年度浦安市統計書

【参考資料3】自動車交通量及び混雑度の現状

	12時間断面 交通量(台/12h)		車線数	交通容量 (台/12h)	混雑度 (交通量/交通容量)		備考
	平日	休日			平日	休日	
国道357号	35,466	41,395	6車線	32,000	1.11	1.29	H18
やなぎ通り(浦安停車場線)	18,376	19,321	4車線	21,333	0.86	0.91	H19
東京浦安線	16,021	17,835	4車線	21,333	0.75	0.84	H19
シンボルロード	20,319	27,774	6車線	32,000	0.63	0.87	H19
若潮通り	16,596	18,094	4車線	21,333	0.78	0.85	H19
大三角線	10,235	6,556	4車線	21,333	0.48	0.31	H19
幹線4号(市役所周辺)	4,064	4,373	2車線	5,333	0.76	0.82	H18
幹線6号(舞浜-千鳥)	16,625	16,810	6車線	32,000	0.52	0.53	H19

道路構造令による算出方法

- ・6車線道路 = 12,000台/日・車線 × 0.6 × 6車線 ÷ 昼夜率1.35
- ・4車線道路 = 12,000台/日・車線 × 0.6 × 4車線 ÷ 昼夜率1.35
- ・2車線道路 = 9,000台/日・2車線 × 0.8 ÷ 昼夜率1.35

注) 昼夜率は道路構造令(一般都道府県道、市街地(平成11年度道路交通センサス))より設定。

出典：平成18～19年度浦安市内主要交差点等交通量調査

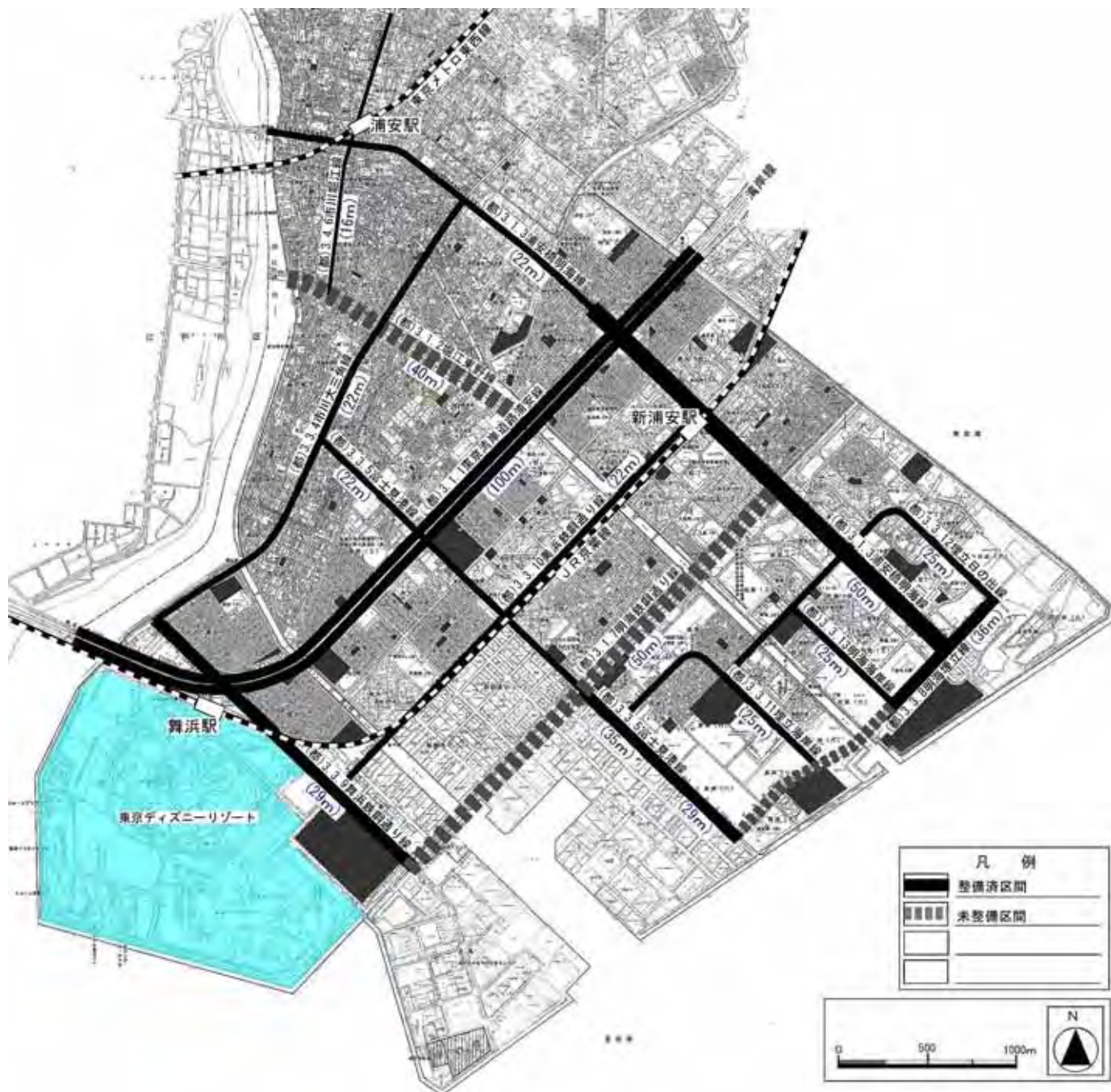
【参考資料4】都市計画道路整備状況

都市計画道路整備率

		計画延長 (km)	改良済 (km)	概要済 (km)	整備率 (%)
千葉県	平成2年度	2239.54	965.54	248.18	43.1%
	平成7年度	2420.58	1079.15	266.32	44.6%
	平成12年度	2609.24	1222.9	288.24	46.9%
	平成17年度	2657.36	1331.21	309.35	50.1%
浦安市	平成2年度	38.13	28.32	6.26	74.3%
	平成7年度	38.13	28.4	2.02	74.5%
	平成12年度	38.09	29.93	3.42	78.6%
	平成17年度	38.09	31.15	7.84	81.8%

出典：都市計画年報 整備率 = 改良済延長 / 計画延長

都市計画道路整備状況



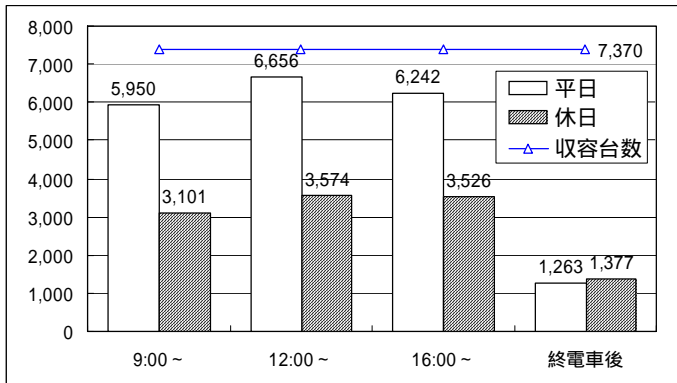
【参考資料5】自転車駐車需給バランスの現状

現況需給過不足量

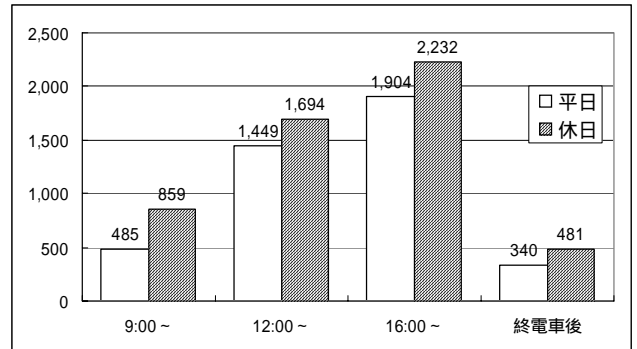
		収容台数	ピーク時需要量			過不足量
			駐車場	路上駐車	計	
浦安駅周辺	平日	7,370 台	6,242 台	1,904 台	8,146 台	776 台
	休日		3,526 台	2,232 台	5,758 台	1,612 台
新浦安駅周辺	平日	11,379 台	9,056 台	1,074 台	10,130 台	1,249 台
	休日		5,200 台	1,493 台	6,693 台	4,686 台
舞浜駅周辺	平日	5,015 台	3,383 台	14 台	3,397 台	1,618 台
	休日		3,272 台	18 台	3,290 台	1,725 台

駅周辺における自転車駐車場の駐車状況及び路上駐車状況

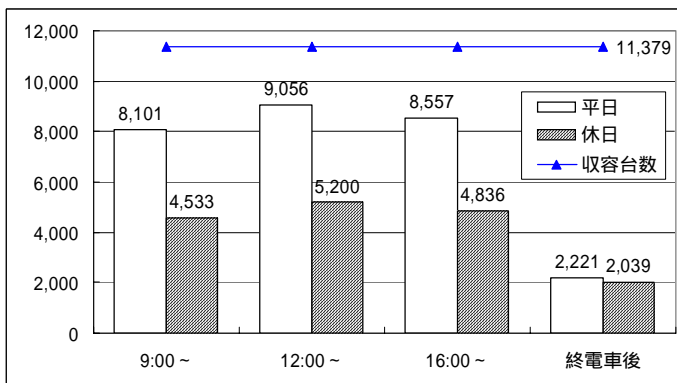
【浦安駅周辺・自転車駐車場の駐車状況】



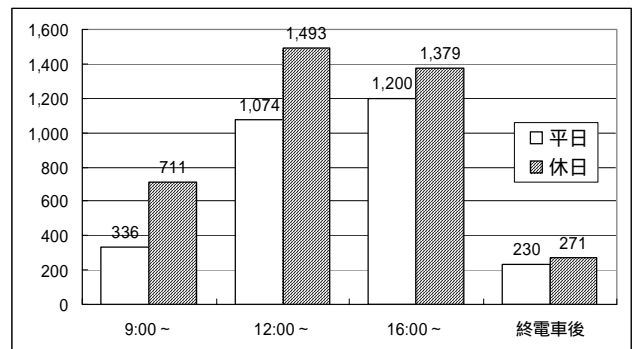
【浦安駅周辺・路上駐車状況】



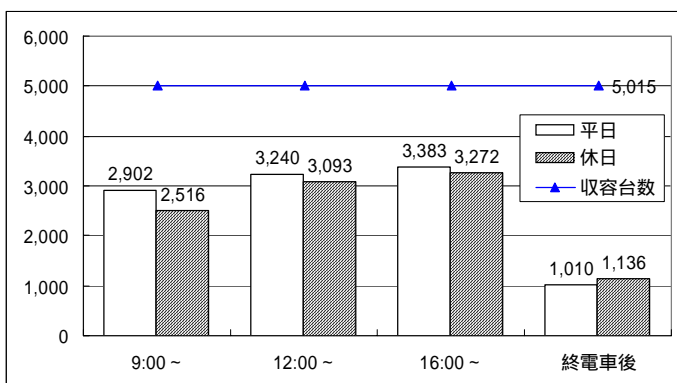
【新浦安駅周辺・自転車駐車場の駐車状況】



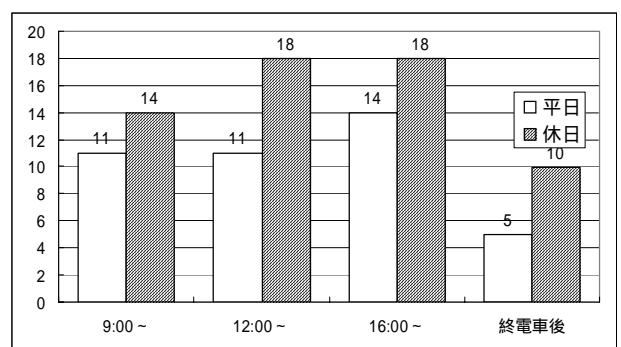
【新浦安駅周辺・路上駐車状況】



【舞浜駅周辺・自転車駐車場の駐車状況】



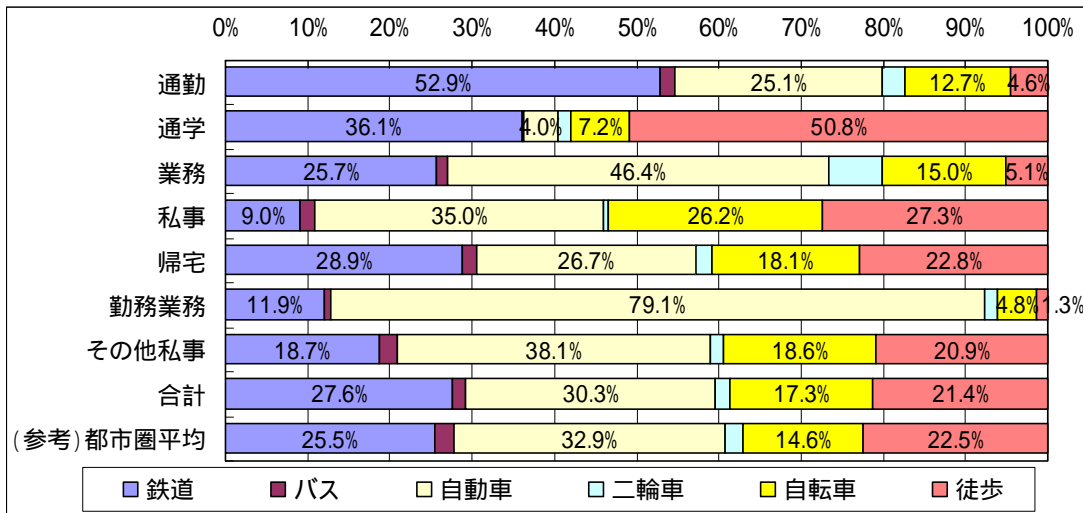
【舞浜駅周辺・路上駐車状況】



出典：自転車利用需要調査報告書（平成 19 年 12 月）

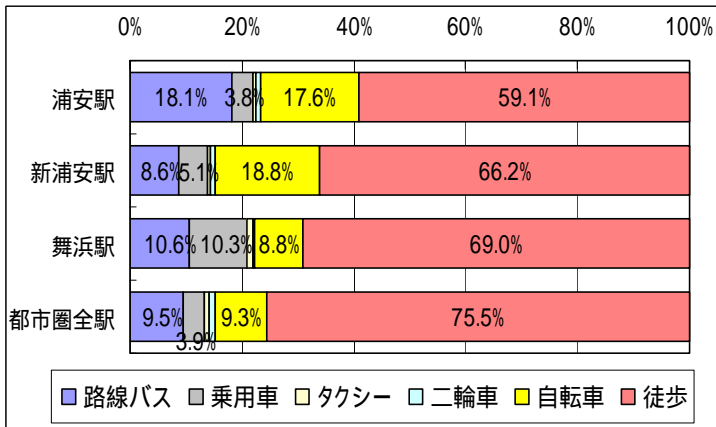
【参考資料6】第4回（平成10年度）東京都市圏PT調査による現況交通需要特性

目的別代表交通手段構成比



	鉄道	バス	自動車	二輪車	自転車	徒歩	その他	合計
通勤	47,339	1,588	22,464	2,557	11,364	4,136	0	89,448
	52.9%	1.8%	25.1%	2.9%	12.7%	4.6%	0.0%	100.0%
通学	15,837	99	1,766	748	3,139	22,292	0	43,881
	36.1%	0.2%	4.0%	1.7%	7.2%	50.8%	0.0%	100.0%
業務	3,383	174	6,105	849	1,977	678	0	13,166
	25.7%	1.3%	46.4%	6.4%	15.0%	5.1%	0.0%	100.0%
私事	9,764	2,037	38,076	619	28,429	29,711	54	108,690
	9.0%	1.9%	35.0%	0.6%	26.2%	27.3%	0.0%	100.0%
帰宅	73,068	4,271	67,491	4,741	45,890	57,707	54	253,222
	28.9%	1.7%	26.7%	1.9%	18.1%	22.8%	0.0%	100.0%
勤務業務	3,397	216	22,561	458	1,362	370	150	28,514
	11.9%	0.8%	79.1%	1.6%	4.8%	1.3%	0.5%	100.0%
その他私事	9,604	1,101	19,587	781	9,558	10,749	0	51,380
	18.7%	2.1%	38.1%	1.5%	18.6%	20.9%	0.0%	100.0%
合計	162,392	9,486	178,050	10,753	101,719	125,643	258	588,301
	27.6%	1.6%	30.3%	1.8%	17.3%	21.4%	0.0%	100.0%

駅別端末交通手段構成比



	浦安駅	新浦安駅	舞浜駅
路線バス	9,703	5,587	4,877
	18.1%	8.6%	10.6%
乗用車	2,039	3,298	4,710
	3.8%	5.1%	10.3%
タクシー	255	479	469
	0.5%	0.7%	1.0%
二輪車	499	391	147
	0.9%	0.6%	0.3%
自転車	9,405	12,158	4,036
	17.6%	18.8%	8.8%
徒歩	31,657	42,891	31,708
	59.1%	66.2%	69.0%
合計	53,558	64,804	45,947
	100.0%	100.0%	100.0%

バス路線の占める割合

代表交通手段	バス発生集中量	合計	
代表交通手段	9,486	588,301	
駅端末交通手段	浦安駅		9,703
	新浦安駅		5,587
	舞浜駅		4,877
合計	29,653	588,301	
構成比(路線バス)	5.0%		

出典：第4回（平成10年度）東京都市圏PT調査

(4) 地球環境問題への対応

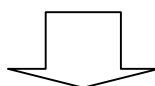
日本では、京都議定書の中で「温室効果ガスの総排出量を平成20年(2008年)から平成24年(2012年)の間に平成2年(1990年)レベルから6%削減する」という目標を定めているが、浦安市でも地球環境問題への対応を図るため、第2期基本計画及び第1次実施計画の中で次のような取組みの方向とまちづくりの目標を掲げている。

【取組みの方向】

- ・ 国と千葉県と連携した大気環境の監視体制の充実
- ・ 低公害車や公共交通の利用促進
- ・ 人工排熱の低減、公共施設の民有地の緑化(ヒートアイランド対策)

【まちづくりの目標】

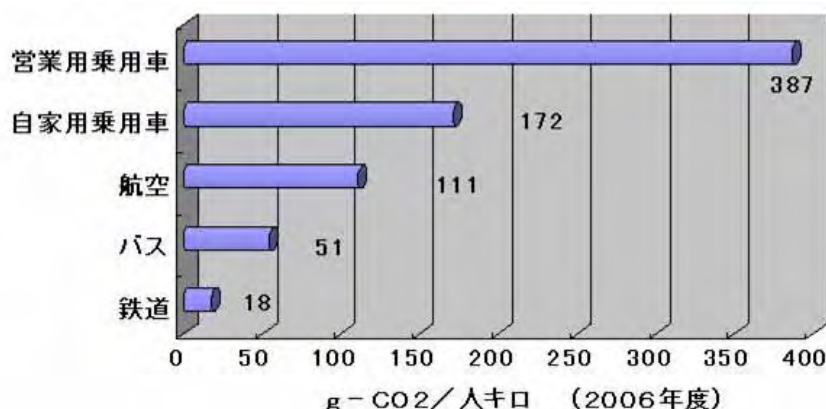
指 標	現状値	22年度(前期)	25年度(中期)	29年度(後期)
大気汚染物質の環境基準など達成度 (環境基本計画年次報告書19年版)	86.0% (18年度)	90%	95%	95%
自動車排出ガスによる空気の汚れを感じている市民の割合 (浦安市環境基本計画推進に係る調査報告書)	50.7% (17年度)	45%	40%	35%



千葉県の温室効果ガスの排出量(2002年)は1990年の基準年と比較すると、9.6%増加しており、自家用車利用なども含めて、10%削減を取組むことにより、1.3%削減と予測している。

地球環境にやさしいまちづくりを推進する上でも、輸送量当り二酸化炭素の排出量が乗用車と比較して小さい公共交通の充実を図るとともに、自家用車利用から公共交通への転換を促進することが必要である。

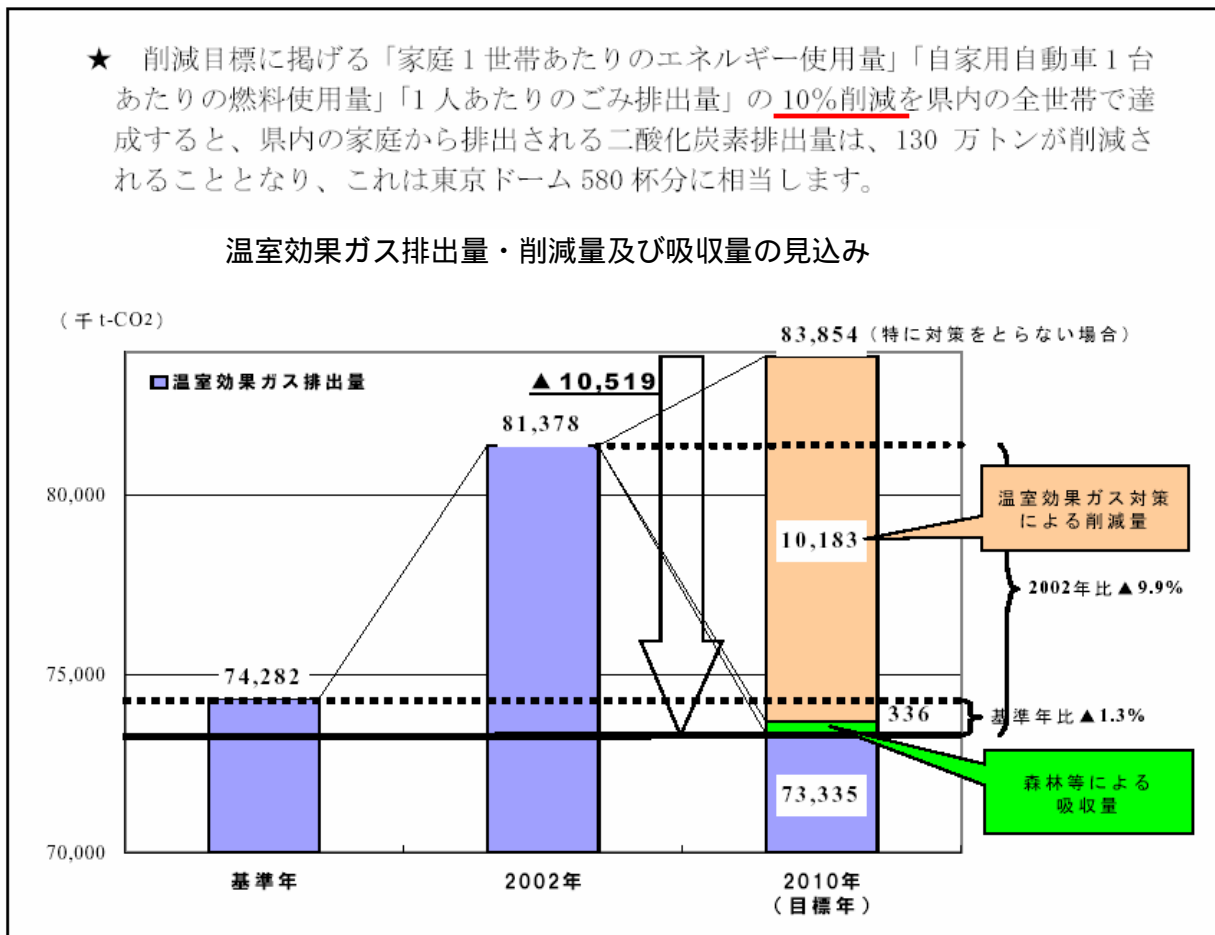
輸送量当りの二酸化炭素の排出量



出典：国土交通省ホームページ

【参考資料 1】千葉県環境基本計画（H20.3策定）での削減目標

- ・千葉県の温室効果ガスの排出量（2002年）は、1990年と比べると9.6%増加。この排出量は全国の排出量の6.1%に相当し、増加率は全国（7.6%）を上回っている。
- ・「千葉県地球温暖化防止計画」の中で、自家用自動車1台当りの燃料使用量の削減目標は、現況（平成14年）1,010㍓ 目標（平成22年）10%削減



出典：千葉県環境基本計画（H20.3）

【参考資料 2】環境に係る上位・関係計画及び条例について

環境保全条例の制定（平成21年7月1日施行予定）

現行の公害防止条例による産業型公害に対する規制、指導だけでは、複雑、多様化する都市型の環境問題に対応できなくなっているため、現行の公害防止条例を見直し、市が実施すべき施策を規定するほか、これまでの公害規制手法を強化し、さらに新たな環境課題にも対応するため具体的な規制や措置を盛り込んだ環境保全条例（案）の制定に取り組んでいる。

地球環境の保全に関する規制や措置として、次のような内容を掲げている。

地球環境の保全のための施策

市の地球環境の保全に資するための施策について規定する。

エネルギーの使用の合理化等

市、事業者及び市民は、エネルギーの使用の合理化及び自然エネルギーの優先的な導入に努めなければならないことを規定する。

環境基本計画（平成 17 年 1 月）

浦安市では、環境基本計画（計画期間：平成 16～25 年度）の中で環境像として「人と自然とが共生する水と緑で囲まれた快適環境都市うらやす」を掲げ、自動車交通による大気汚染や資源・エネルギーについては、次のような環境目標、環境指標及び施策の方向を設定している。

	環境目標	環境指標	施策の方向
大気環境	さわやかで、すがすがしい大気汚染を確保する	大気汚染物質（CO ₂ 、NO ₂ 等）は環境基準の達成を目指す。 二酸化窒素は千葉県の環境目標値の達成を目指す。 ダイオキシン類は大気環境基準の維持を目指す。 有害大気汚染物質は環境基準の達成を目指す。	自動車排出ガス対策のみ抜粋 低公害車の普及促進 エコドライブの推進 交通渋滞解消（道路や公共交通網の整備促進など） 自動車利用への依存を抑制したライフスタイルの形成（路線バス運行の充実など） 大気汚染防止に関する啓発
資源・エネルギー	資源・エネルギーの有効利用に努め、環境にやさしい暮らしを進める	市の公共施設からの温室効果ガス排出量を「浦安市地球温暖化対策実行計画」に基づき、平成 11 年（1999 年度）比で平成 17 年度（2005 年度）までに 3.5%の削減を目指す。 第 2 次浦安市地球環境温暖化対策実行計画の中で 6 %削減に変更	省資源・省エネルギー対策の中で、「交通関連対策の推進」を定めている。内容は上記と同様。

第 2 次浦安市地球環境温暖化対策実行計画（平成 18 年 3 月）

浦安市が直接行う全ての事務及び事業を対象に、温室効果ガス排出等の措置により、地球温暖化対策の推進を図ることを目的に策定された（基準年：平成 16 年度、計画期間：平成 18 年度から平成 22 年度まで）。

自動車交通（公用車）に関する具体的な取組みとしては、次のように掲げている。

- ・積極的な低公害車（CNG車、ハイブリット車等）や低燃費車の購入検討
- ・公共交通機関の利用促進
- ・近距離移動時は徒歩又は自転車利用 など

削減目標：平成 16 年度比で 6.0%の削減を目指す（自動車燃料消費は 2.0%削減）

温室効果ガス排出量に関する目標

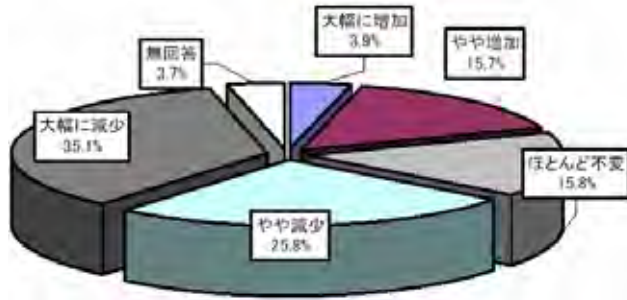
	自動車燃料消費	電気消費	都市ガス消費	その他	一般事務全体
基準年排出量(kg-CO ₂)	475,665	8,841,227	4,051,892	435,673	13,804,458
削減目標	2.0%	6.0%	6.0%	0.0%	6.0%
削減量(kg-CO ₂)	9,513	530,474	243,114	0	783,100
目標年排出量(kg-CO ₂)	466,152	8,310,754	3,808,779	435,673	13,021,358

(5) 産業振興（商業・観光）への対応

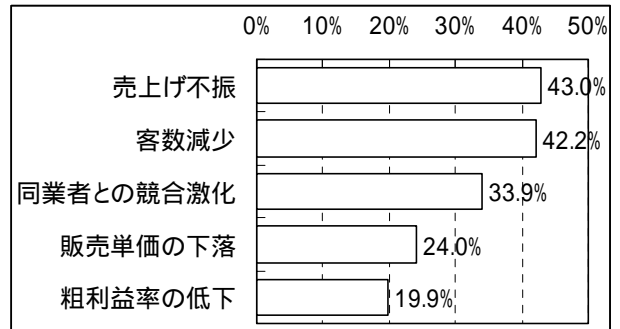
1) 商業

市内の事業所を対象としたアンケート調査によると、商業・サービス業の売上高は、「大幅に減少」が35.1%、「やや減少」が25.8%であり、合わせて約61%が減少傾向と回答している。これは、新町地域や中町地域にある大規模店舗の立地などの影響により、元町地域の商店会などで衰退していると考えられることから、浦安駅周辺などのまちづくりの推進などにより商業を活性化していくことが求められる。

商業・サービス業の過去5年間の売上高の推移（N=670）



現在の経営課題（N=670、複数回答）

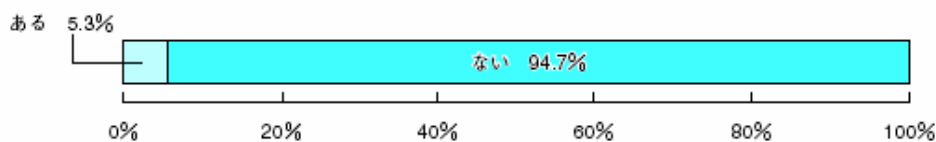


出典：浦安市産業振興ビジョン実態調査（平成15年2月）

2) 観光

日本を代表する観光スポットである東京ディズニーリゾートを有し、年間2,500万人の方々が来園しているが、来園客のうち、市内観光を行う観光客は1%にも満たない状況となっている（「ある」と回答された方（43名）のうち、浦安市内に行くとは回答した方は5名（0.6%））。市内には、浦安市特有の観光資源を数多くあることから、これらを掘り起こし、結びつけ回遊させる方策が求められる。

東京ディズニーリゾート来園客のディズニーリゾート以外の訪問地（N=804）

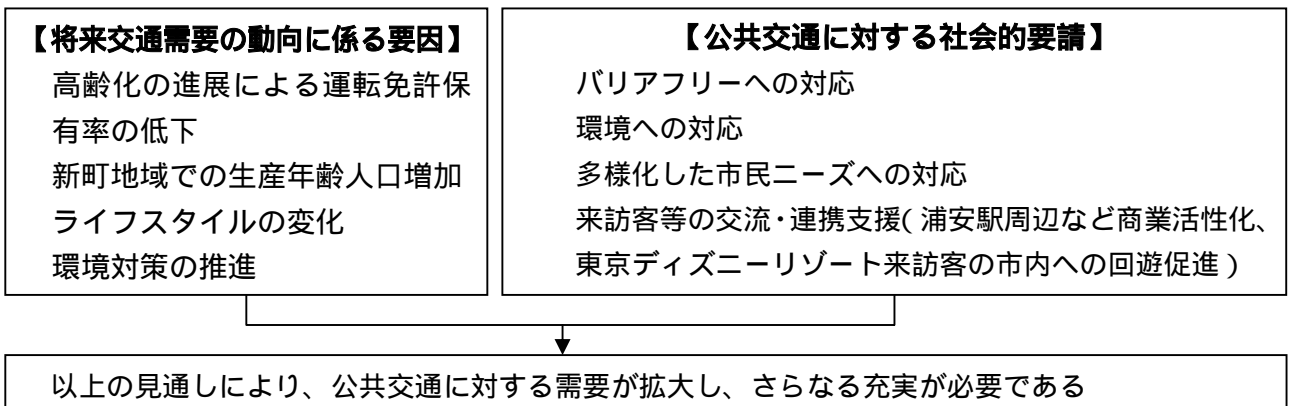


（資料）浦安市「浦安市内外来者（TDR来園者）意識調査（平成14年10～11月実施）」

出典：浦安市産業振興ビジョン実態調査（平成15年2月）

(6) 将来交通需要と課題の検討

将来交通需要（公共交通）は、動向に係る要因や社会的要請を踏まえ、次のように変化することが予想される。



2 - 2 公共交通体系のあり方の検討

平成 19 年度に設定した公共交通整備の基本方針を基に、市民アンケート調査結果による市民ニーズ及び将来交通需要の見通し等を踏まえ、公共交通体系のあり方（整備の基本方針）と公共交通の強化方を以下に示す。

【公共交通体系のあり方（整備の基本方針）】

拠点間の連携強化による交流の活性化	浦安駅、新浦安駅、舞浜駅の鉄道3駅を中心とした都市拠点や、市民の生活・文化・交流拠点を有機的に連携した幹線公共交通軸を形成することにより、浦安市全体の一体性を高めるとともに、市民の交流を促進することを目指す。
公共交通の利便性をより高めるための施策の推進	浦安市の公共交通サービスは一定水準にあるが、高齢社会への進展や環境問題など社会情勢の変化などを考慮すると、公共交通のさらなる充実が必要である。このため、以下に示す施策を効果的に組み合わせ、公共交通の機能をより高めることを目指す。 幹線公共交通軸の新たな公共交通システムの導入(大量に輸送でき魅力的なシステム) 公共交通専用空間やPTPSなどの導入による速達性の向上 乗継運賃割引などソフト施策の導入による利便性の向上 浦安駅など交通結節機能の強化 モビリティ・マネジメントによる市民意識の転換 地域間などを循環するバスネットワークの構築 など
ユニバーサルに対応したシステムの導入	浦安市における高齢者は平成17年から平成47年にかけて約3.0倍に増加するが、高齢化に伴う自動車を利用できない(利用を止める)人が増加することが予想される。これら高齢者や自動車免許を保有しない人など移動制約者に対して、モビリティ確保と外出機会の提供に寄与するように、車両の低床化などユニバーサルデザインに配慮したシステムの導入を目指す。 バリアフリー車の導入の促進 誰もが利用しやすいバスサービスの提供
環境に配慮したシステムの導入	公共交通は自動車と比較して、輸送量当り二酸化炭素の排出量が小さく、さらには維持費も低コスト(自動車:約1,900円/日 参照)で優れている交通機関である。このため、地球環境にやさしいまちづくりを推進する上で、公共交通の充実を図るとともに、モビリティ・マネジメントによる自家用車利用から公共交通への転換を促進することが求められる。 また、街並みとの調和やシンボル性など、景観に配慮したシステムの導入を目指す。 環境に配慮した車両の導入の促進 モビリティ・マネジメントによる自家用車利用から公共交通利用への転換の促進
新しい都市イメージの創出に寄与する公共交通の魅力向上	全国及び海外から年間約2,500万人の来訪がある東京ディズニーリゾートだけでなく、水辺の生活文化や懐かしい街並みといった観光資源の活用や、浦安駅周辺などの商業活性化を図る上でも来訪客の交流・連携を支援することが必要である。 このため、幹線公共交通軸の整備を行うとともに、シンボル性や先進性を有した公共交通システムを導入して、新しい都市イメージの創出を図ることが求められる。 デザイン性の高い魅力的な交通システムの導入

【市民アンケート調査結果による市民ニーズ】

満足度としては運行本数と始発ダイヤの時間以外では総じて高いものの、運行ルート(行き先) 定時性の確保、バスの料金、バスの運行案内情報の充実及びバスと駅との乗換えの面での不満と感じている方や、意見が多い。

短期的にバス交通に望まれる点(市全体)としては、次の順番で高い。

第1位: 3駅や地区間などを結ぶ循環型バス路線の導入(52.0%)

第2位: 誰もが利用しやすいノンステップバスや環境に優しい低公害バスの導入(51.5%)

第3位: 鉄道駅との連携の取れたバス交通体系の構築(38.2%)

新しい公共交通システムについては、主に環境面や定時性の確保の面で約6割が必要と回答されている。

【将来交通需要の見通し】

公共交通に対する需要が拡大し、さらなる充実が必要

【公共交通の強化方策】

浦安市の公共交通サービスレベルは一定水準にある中で、今後少子高齢化の進展や地球環境問題など社会情勢の変化、さらに市民ニーズの多様化への対応などに伴い、公共交通需要は今後より一層拡大することが予想される。このため、浦安市の公共交通は、以下に示す2つの柱を基本に、戦略的に施策を展開し、利便性の高いネットワークの構築を目指していく。

新たな公共交通システムの導入

新しい公共交通システム(LRT、BRT)については、主に環境面や定時性の確保の面で約6割が必要と回答されている中で、市民ニーズや需要の定着、整備効果や道路交通による影響の検証などを見極めた上で、費用対効果の高いシステムの導入を目指す。

新たな公共交通システムについては、輸送力、速達性、利便性及び事業性などを考慮し、LRT、BRTを対象とする。

既存バス路線の強化方策の推進

一定水準にある既存ネットワークを有効に活用し、さらなる利便性・快適性の向上を図ることにより、路線バスの高度化を目指す。

クルマの1年当り維持費

- ・車両価格: 215,000円(車両購入価格150万円(1,500cc) ÷ 7年利用)
 - ・自動車税(注1): 34,500円
 - ・任意保険料: 100,000円
 - ・ガソリン代: 115,000円
 - ・車検費用(自賠責含む): 46,000円
 - ・駐車場代(注2): 180,000円
 - ・合計: 690,500円 1日当りに換算すると、1,900円/日
- 注) 1 2年車検代を92,000円とする。 注) 2 駐車場代は自宅周辺で15,000円/月とする。
注) 3 ガソリン代はレギュラー100円/ℓ、年間走行距離15,000km、実燃費13kmとし、15,000km ÷ 13km × 100円/ℓ = 115,000円
注) 4 上記維持費は、「松江・出雲のかしこいクルマと公共交通の使い方を考えるプロジェクト」ホームページでのデータを基に算出した。

注) 平成19年度調査で検討した公共交通整備の基本方針を基に、修正を行った。