
浦安市公共交通のあり方 に関する検討調査

報 告 書

平成 21 年 3 月

浦 安 市

【 目 次 】

	頁
序論 本調査の目的と調査フロー	1
序 - 1 調査の目的	1
序 - 2 調査フロー	1
浦安市LRT導入可能性検討調査（平成19年度）の結果概要	3
第1章 市民意向調査	4
1 - 1 市民アンケート調査概要	4
1 - 2 市民アンケート調査結果	5
(1) 回答者の属性	5
(2) 日常的な行動	5
(3) 市内交通の現状に関する満足度	9
(4) 今後の公共交通体系のあり方	26
(5) 公共交通に関する意見	28
(6) 市民アンケート調査結果のまとめ	29
第2章 公共交通体系整備の方向性	35
2 - 1 将来交通需要と課題の検討	35
(1) 将来人口の見通し	35
(2) 地域産業の動向	38
(3) 将来交通需要の動向に係る要因	40
(4) 地球環境問題への対応	46
(5) 産業振興（商業・観光）への対応	49
(6) 将来交通需要と課題の検討	49
2 - 2 公共交通体系のあり方の検討	50
第3章 公共交通の強化方策の検討	51
3 - 1 新たな公共交通システム導入の検討	51
(1) 新たな公共交通システム運行計画イメージの検討	51
(2) 収入と支出の検討	64
(3) 事業方式の検討	69
(4) 整備効果の検討	75
(5) 今後の取組みの方向性	78
3 - 2 バス路線強化方策の検討	79
(1) 現状のバスサービス水準に対する評価	79
(2) バス路線強化の方向性の検討	91
(3) バス路線強化施策の検討	92
(4) 段階的整備手順等の検討	102
(5) 整備手法の検討	103

(6) 整備効果の検討	104
第 4 章 まとめと今後の進め方	105
(1) まとめ	105
(2) 今後の進め方	105
資料編 1 : 市民アンケート調査結果	107
資料編 2 : L R T ・ B R T の導入事例	162
資料編 3 : 鉄道駅におけるバス路線の運行サービスの現状	174
資料編 4 : 検討懇談会の開催状況	177
用語解説	178

序論 本調査の目的と調査フロー

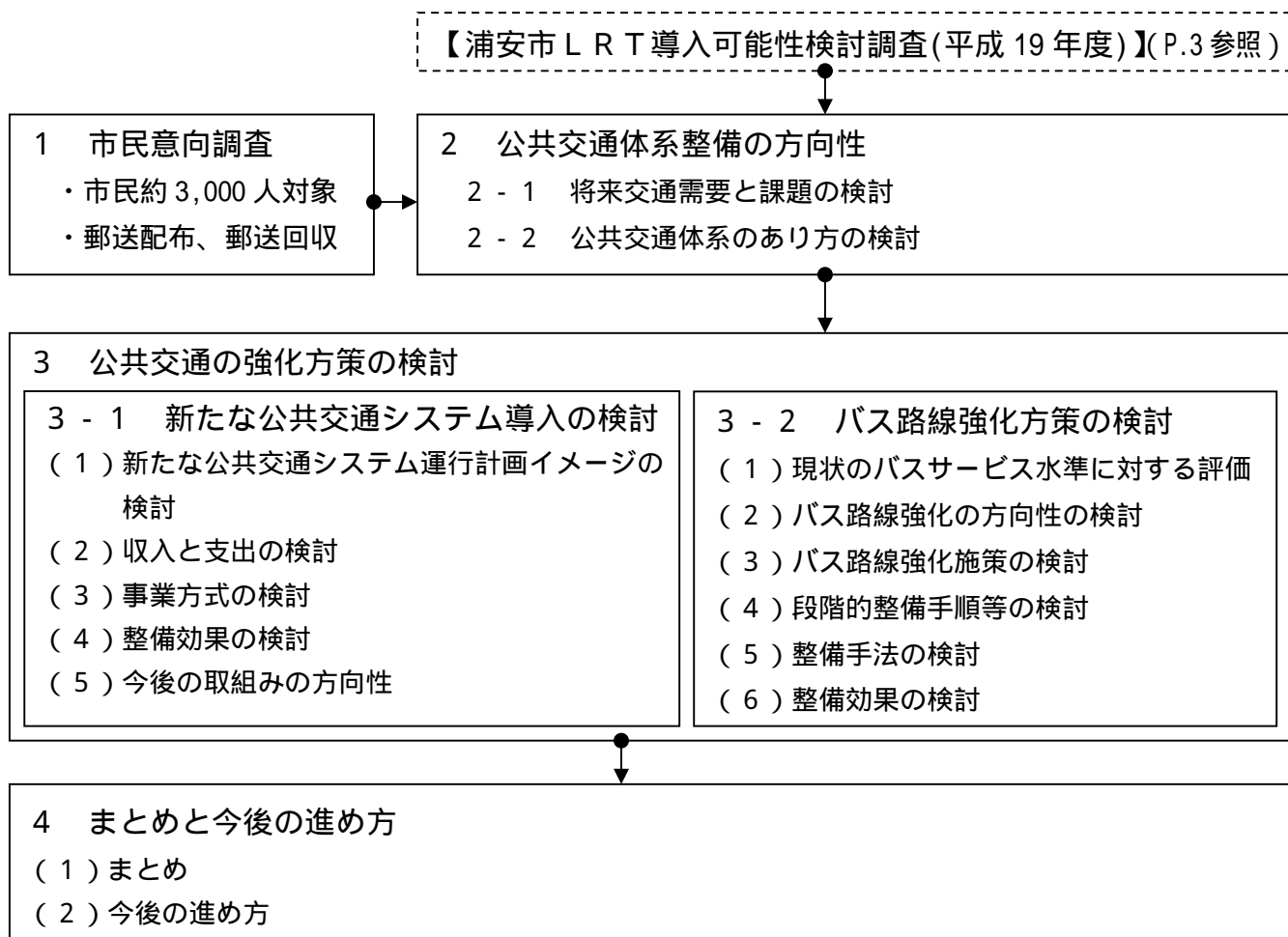
序 - 1 調査の目的

現在、浦安市では主要幹線道路における交通渋滞をはじめ、浦安駅とバス停間のアクセスの問題、さらには近年CO₂の排出量の増加による地球温暖化等の環境問題や今後ますます進展する高齢社会に対応していくため、平成19年度に望ましい総合交通体系を整備していく上での視点や方向性の検討のほか、幹線公共交通軸に求められる新交通システムとしてLRTを機軸とした導入ルート案の空間的な側面からの評価を行った。

平成20年度では、平成19年度に行った調査結果を踏まえ、埼玉大学の久保田尚先生や東京大学の清水哲夫先生からの懇談会での指導・助言や、公共交通に関する市民アンケートの実施、さらにはバス事業者からの意見聴取、資料提供を受けながら、公共交通体系の整備の方向性について検証するとともに、段階的な公共交通の強化方策の検討を行ったものである。

序 - 2 調査フロー

調査フロー

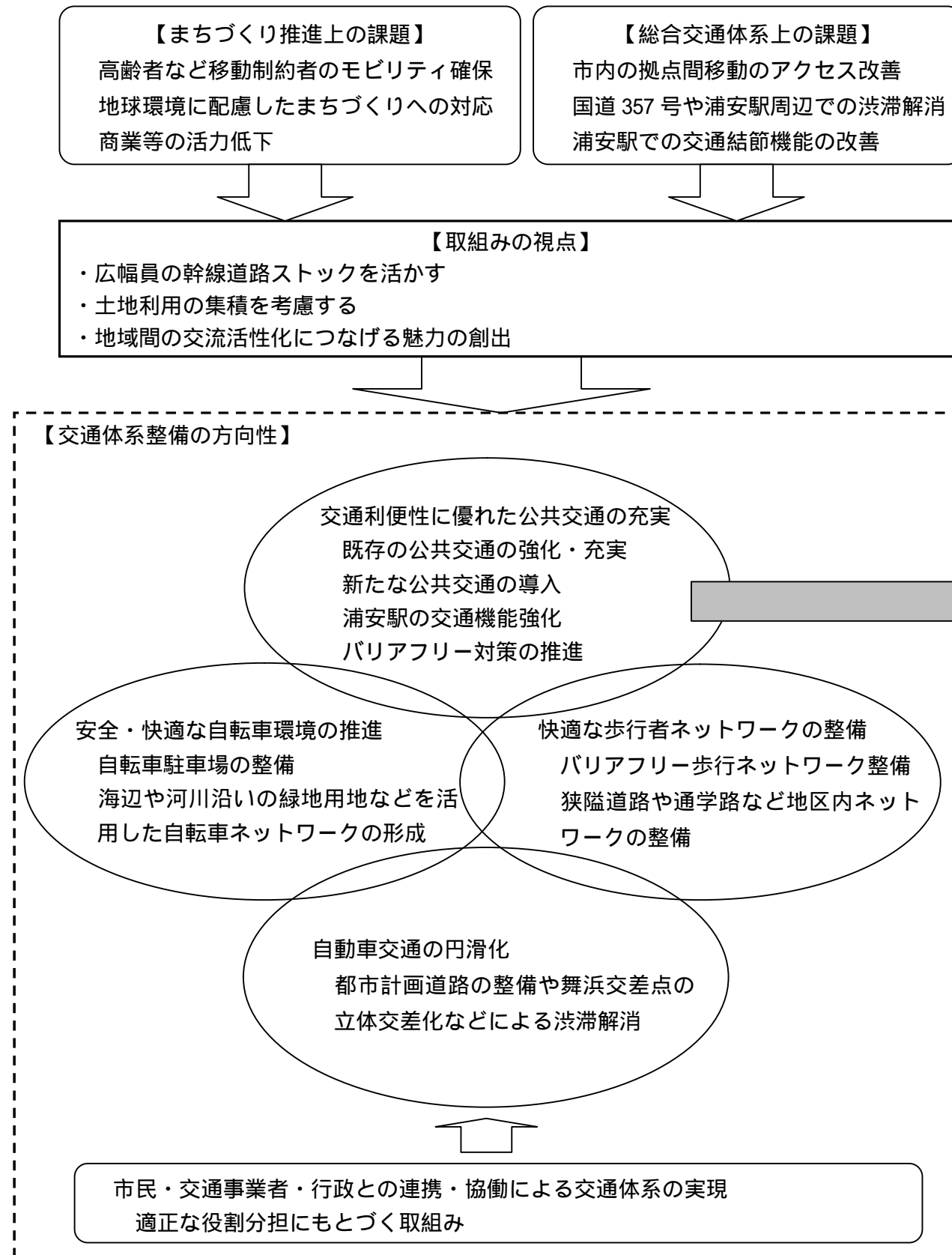


【検討懇談会の委員名簿】

松崎 秀樹	浦安市長
久保田 尚	埼玉大学大学院教授 理工学研究科 環境科学・社会基盤部門
清水 哲夫	東京大学大学院工学系研究科社会基盤学専攻 交通・都市・国土学研究科准教授
松上 英一郎	東京ベイシティ交通株式会社 代表取締役社長
天野 貴夫	東京ベイシティ交通株式会社 常務取締役
中村 健	浦安市副市長
伊藤 敏一	浦安市理事
醍醐 唯史	浦安市都市整備部長
遠藤 徳男	浦安市都市整備部次長

浦安市 L R T 導入可能性検討調査（平成 19 年度）の結果概要

平成 19 年度調査では、まちづくり推進上や総合交通体系上に係る課題を明らかにするとともに、これからのまちづくりを展開していく上で、交通体系整備の取組みの方向性を設定した。さらに、各幹線公共交通軸に L R T ・ B R T を導入した場合の可能性について、導入空間の確保の観点から評価を行った結果、シンボルロード以外の区間については、自動車交通への影響や、単線によるサービス低下などの課題を抱えていることが明らかとなった。幹線公共交通システムのルート案は、幹線公共交通軸の位置付け、主要区間別の導入空間の検討結果等から 4 つのルート案を設定した。



【公共交通のあり方】

【公共交通整備の基本方針】
拠点間の連絡強化による交流の活性化
公共交通の利便性をより高めるための施策の推進
バリアフリーに対応したシステムの導入
環境・景観に配慮したシステムの導入

【幹線公共交通軸に求められる機能】
速達性、定時性が高いシステム
シームレスなシステム
乗りやすいシステム
魅力的でシンボル性の高いシステム
環境にやさしいシステム

幹線公共交通軸に左記機能が備わっている新たな公共交通システムの導入が必要

幹線公共交通軸で導入するシステムとしては、利便性や定時性、速達性をあわせ持つ L R T と B R T を対象とする

導入空間の確保から評価した課題のまとめ(主要区間別に L R T ・ B R T を導入した場合)

区間	道路	課題
浦安駅～海辺のコアゾーン(浦安市総合公園)間	シンボルロード	・ 既存道路空間内で導入可能 ・ 車線減による交通処理が可能
	やなぎ通り	一般交通への影響 停留場部の導入空間の拡幅が必要
	代替ルート	境川沿い道路 幹線 4 号(市役所周辺)
新浦安駅～舞浜駅間	若潮通り	・ J R 複々線用地の活用による既存道路空間内で導入可能 複々線用地に対する協議調整と駅舎部分での導入空間の確保が必要
浦安駅～舞浜駅間	宮前通り	一般交通への影響 単線によるサービスの低下 停留場部の導入空間の拡幅が必要
	大三角線	一般交通への影響 停留場部の導入空間の拡幅が必要

注)「」：一般交通への影響がある場合、「」：道路拡幅等空間上の課題がある場合、「」：単線によるサービス低下がある場合を示す。

【今後の検討課題】
L R T ・ B R T を導入した場合の道路区間ごとの適合性の評価結果を踏まえ、平成 20 年度には次の案を基本として、運行計画イメージや事業性等の観点から導入可能性について検討を進めるとともに、公共交通の充実を図るため、市民ニーズを把握し、民間バス路線の強化も含めた公共交通体系の方向性や取組む施策等について検討を行う必要がある。
A 案：3 つの幹線公共交通軸に L R T ・ B R T を導入したケース
B 案：浦安駅～海辺のコアゾーン(浦安市総合公園)間と、新浦安駅～舞浜駅間に L R T ・ B R T を導入したケース
C 案：浦安駅～海辺のコアゾーン(浦安市総合公園)間と、浦安駅～舞浜駅間に L R T ・ B R T を導入したケース
D 案：浦安駅～海辺のコアゾーン(浦安市総合公園)間のみ L R T ・ B R T を導入したケース