



浦安駅入口 バス停留所集約化 基本計画 (素案)

—令和8年(2026年)〇月—



目次

1	はじめに	1
2	基本計画の位置付け	2
3	浦安駅入口バス停留所周辺の現状・課題・方向性	3
	（1）現状	3
	（2）課題	4
	（3）方向性	5
4	基本計画	6
	（1）バスベイ整備に向けた考え方	6
	（2）計画図	11
	（3）パース図	12
5	今後の設計にあたり検討すべき課題	14
6	事業スケジュール	15
	参考資料	16
	（1）「浦安駅入口」バス停留所利用者アンケート調査結果の抜粋	16
	（2）用語解説（本文中の※印の用語は用語解説をご参照ください）	19

1 はじめに

浦安市（以下「本市」）では、駅周辺における「交通結節機能[※]の強化」を目標として、土地区画整理事業[※]によるくい違い交差点の解消等を実施し、現在は公共交通機関の1つである路線バスの利用環境改善に取り組んでいます。

令和6年度には「浦安駅入口」バス停留所の利用状況を調査するため、時間毎のバス利用者数や待機列の長さを調査したほか、バス利用者が日常感じている不満や改善すべき内容を把握するためのアンケート調査を実施した結果、利便性や安全性に課題を抱えていることが判明しました。これらの課題を解決するため、関係機関との協議を経て「浦安駅入口E」バス停留所を、一般県道浦安停車場線（やなぎ通り）沿いに一時集約することを基本的な考え方として「浦安駅入口バス停留所集約化整備計画」をとりまとめました。

この整備計画を踏まえ、バス停留所の形状や幅員など基本的な考え方を整理した「浦安駅入口バス停留所集約化基本計画[※]」（以下「本基本計画[※]」）を作成するものです。

また、一時集約化に当たっては、バス利用者の多い乗車場A・B及び降車場3についても検討を試みましたが、バスの運行ルートが逆方向となり、方向転換に広大な用地が必要となることや、バス停から駅までのアクセスが悪化し、逆に利便性を損ないかねない等の理由から、本計画の対象外としました。

今後、やなぎ通り南側街区においては、集約化の対象外となった乗車場A・B及び降車場3のほか、自転車駐車場などの既存施設を含め、都市拠点としてふさわしい整備を段階的に推進していきます。

2 基本計画の位置付け

本基本計画[※]は、「浦安市総合計画」や「浦安市都市計画マスタープラン」の上位計画に従い、基本コンセプトの1つである「交通結節機能[※]の強化」に位置付けられています。

浦安市総合計画（令和元年12月）

- 基本目標4 多様な機能と交流が生まれる魅力あふれるまちへ
4-3 まちのにぎわいと活力を創出する拠点を整備する

浦安駅周辺地区については、商業や経済の拠点として引き続き発展するとともに、利用者の快適性や交通の利便性が向上するよう、密集市街地の改善や交通結節点[※]としての機能強化を図るため、バスロータリーの整備を視野に入れながら、市有地を活用したバス停留所の一時集約化や道路整備など段階的な整備を推進。

浦安市都市計画マスタープラン（令和3年3月）

浦安駅周辺地区については、「交通機能の強化」「商業の振興」「多様な都市機能の拡充」「防災機能の向上」を基本的な整備の方針として地区の快適性や防災性、交通の利便性の向上を図るため、都市拠点としての強化を段階的に推進。

浦安駅周辺
まちづくり取り組み方針
(平成19年3月)

交通結節機能[※]の強化

商業の振興

多様な都市機能の導入

密集市街地防災まちづくり方針
【堀江・猫美元町中央地区編】
(平成30年6月)

防災機能の向上

浦安駅入口バス停留所集約化整備計画（令和7年3月）

浦安駅入口バス停留所集約化基本計画

図-1 本基本計画の位置付け

3 浦安駅入口バス停周辺の現状・課題・方向性

(1) 現状

- 「浦安駅入口」バス停留所は、乗車場A、B、D、E、降車場1、2、3の計7停留所となっており、それぞれ駅から離れた場所に分散しています。また、バス停留所の大部分は、一般県道浦安停車場線（やなぎ通り）沿いに位置していますが、乗車場Eは他のバス停留所とは異なり、市道幹線1号（宮前通り）沿いに位置しています。
- 「浦安駅入口」バス停留所の主な運行実態は、県道西進ルートと東進ルートの2パターンに分かれています。バス路線は9つの系統に分かれており、バス便数は平日 317 便、休日 547 便が発着しており、交通結節点*として重要な拠点となっています。
- 各乗車場におけるバス利用者数と待機列の長さを調査し、利用者は主に通勤・通学の時間帯に集中しており、待機列は乗車場Eの延長（50m）が他のバス停と比較しても最長となる結果として得られました。
- 各乗車場の周辺における歩道幅員を測定した結果、乗車場D以外では幅員4m未満となっており、バス待機者が増える時間帯では、十分な有効幅員が確保されず、歩行者や自転車のすれ違いが困難となっています。



図-2 バス路線及びバス停留所

(2) 課題

「浦安駅入口」バス停留所の現状を踏まえ、下記の課題を抱えています。

課題① バス利用者の利便性

○乗車場A、B、D、Eは、浦安駅から約150m～250mの範囲に分散しており、バス利用者は、駅からバス停留所を目視できない状況となっています。また、「浦安駅入口」という同一名称のバス停留所が複数存在しているため、行き先や場所の特定が困難となっており、乗務員への確認を要するなど、利用者にとって利便性が低い配置となっています。



○バス利用者を実施したアンケート結果では、雨や雪のほか、日差しを防ぐ上屋（屋根）や到着時刻が分かるバスロケーションシステム※など、バス停留所の機能不足に対し、改善要望がありました。



課題② 歩道の安全性

○バス利用が集中する通勤・通学の時間帯には、バス待機者の列で歩道が狭くなっています。また、バス利用者には十分な待機スペースが無く、歩行者や自転車には往来が危険なものとなっているため、改善が必要な状況となっています。



○バス待機者が誤って車道へ飛び出すことやバス停留所付近の横断歩道橋を利用せず、車道を乱横断する姿が確認されるなど、危険を未然に防止するための安全施設の設置などについて検討を行う必要があります。



バス利用者の声

1. 浦安駅入口バス停を利用する時に気になる点

- ・ 駅から距離が遠い
- ・ 場所が分かりにくい
- ・ 乗車待ちのスペースが足りていない
- ・ 乗り継ぎが不便
- ・ 歩道の安全性に不安を感じる
- ・ バスの行き先が分かりにくい
- ・ 多言語の案内が足りていない
- ・ その他

2. バス停や周辺環境に欲しい機能

- ・ バス停に上屋（屋根）
- ・ バスロケーションシステム※
- ・ バス停までの誘導案内標示
- ・ ベンチなどの休憩施設
- ・ 広々とした待合スペース
- ・ 柵やガードレールなどの安全施設
- ・ その他

「浦安駅入口」バス停留所利用者アンケート（令和6年10月）より抜粋

(3) 方向性

バス停留所整備の方向性として、市有地の活用と同時に、利便性と安全性にもっとも課題の多い、市道幹線1号(宮前通り)沿いにある「浦安駅入口E」バス停留所を、一般県道浦安停車場線(やなぎ通り)沿いに一時集約します。

また、バス停留所Eと同様に利用者の多い乗車場A・B及び降車場3についても検討を試みましたが、バスの運行ルートが逆方向となり、方向転換に広大な用地が必要となることや、バス停から駅までのアクセスが悪化し、逆に利便性を損ないかねない等の理由から、本計画の対象外としました。

方向性①	市有地の活用
-------------	---------------

○やなぎ通り南側街区に存在する、市有地(浦安駅第4自転車駐車場の一部)等を活用し、バスベイの整備を進めます。

方向性②	バス停留所の集約方法
-------------	-------------------

○可能なところから段階的にバス停留所の集約化を図るため、利用環境の早期改善が必要な「乗車場E」を優先して整備を行います。

方向性③	整備用地の取得
-------------	----------------

○バスベイを整備するための用地取得を積極的に進めるとともに、やなぎ通り南側街区全体の再整備に向けた用地取得を引き続き行っていきます。

バスベイ型の停留所(3台分)を整備し、市道幹線1号(宮前通り)沿いにある「浦安駅入口 E」バス停留所を一般県道浦安停車場線(やなぎ通り)沿いに集約します。



図-3 バス停留所集約化のイメージ図

4 基本計画

(1) バスベイ整備に向けた考え方

バスベイ※整備に向けて、バス停留所の形状や歩道の幅員などの計画に必要な基本的な考え方を①～⑤に示します。

① バスバースの大きさや配置

○バスバース※の大きさは、時刻ダイヤを乱さず安全な運行を確保するため、円滑な停車及び発車を可能とするよう、駅前広場計画指針に基づき、延長 13.0m、幅 3.25mとし、縦列方向の車両間隔を 6.0mとします。

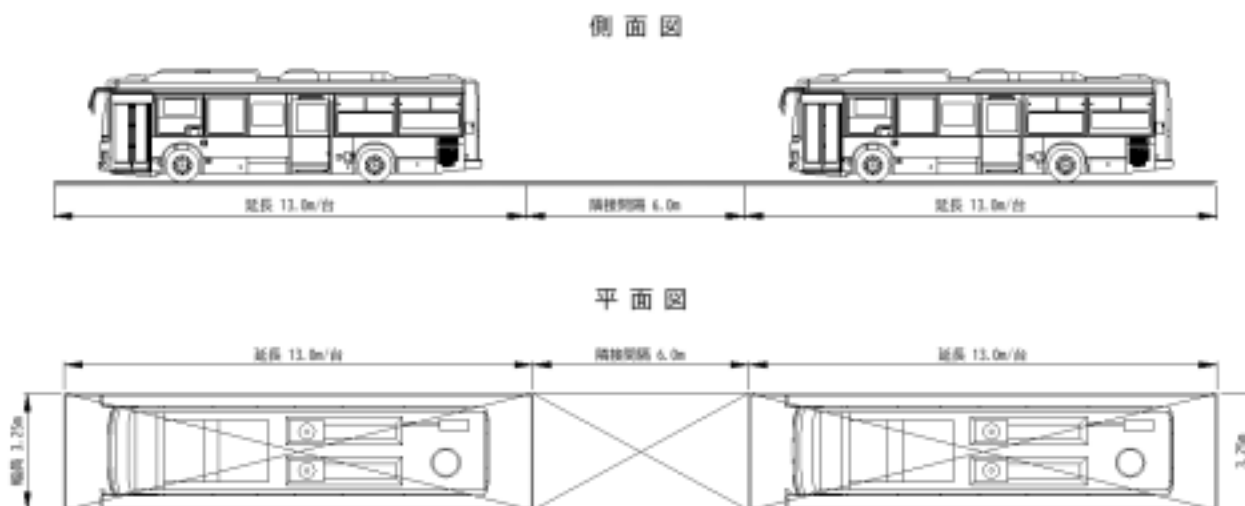


図-4 バスバースの隣接間隔

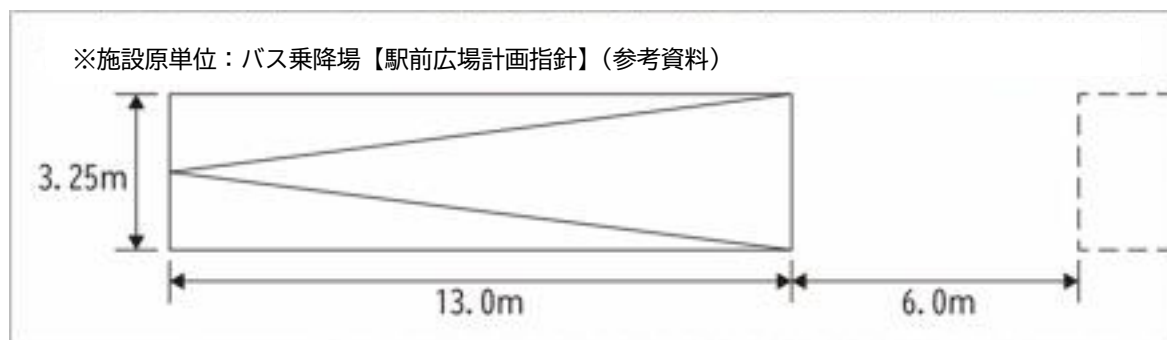


図-5 バスバースの施設原単位

(出典：「駅前広場計画指針」建設省都市局都市交通調査室監修)

②バスの正着性確保

○乗降客の負担を減らし、誰もが安全で円滑な乗り降りを可能とするため、バス停車時の正着[※]性確保を目的に、歩道端部からバスまでの距離を0.5m以内とします。

■0.5mの根拠について

道路の移動等円滑化整備ガイドライン（(財)国土技術センター）」では、円滑な乗り降りを実現するため、バス停留所との隙間を空けないことが望ましいとされていることや、バス事業者からの意見を踏まえ、大多数の乗客が問題なく乗車できる（車いすの方もスロープを使用すれば問題なく乗車できる）水準として、歩道端部からバスまでの距離を0.5m以内とします。

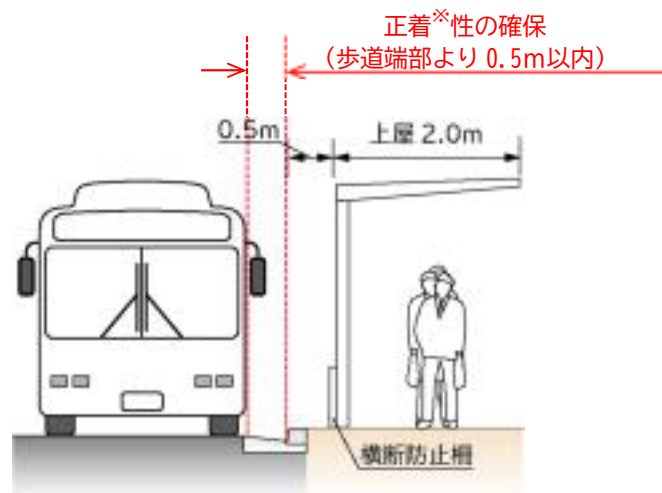


図-6 正着性（歩道から0.5m以内）の確保のイメージ



写真-1 正着性を確保したバスのイメージ（「新浦安駅南口」バス停留所）

③バスの走行軌跡の確認

○安全で円滑なバスの運行を可能とするバスベイ[※]を整備するため、バスの走行軌跡[※]については、以下の点に注目して確認を行いました。

- ①快適で安全な乗り降りに支障を来さないよう、正着[※]性が0.5m以内に収まること
- ②事故だけでなく、渋滞の発生原因とならないよう、バス車両が本線へはみ出さないか
- ③どのバスバース[※]においても他車からの障害なく停車と発車が可能であること

バスの走行軌跡[※]は、バス事業者が運行しているノンステップバスの主要諸元[※]を活用します。

表-1 主要諸元

車両全長 (mm)	11,130
車両全幅 (mm)	2,485
ホイールベース (mm)	6,000
座席+立席+乗務員	29+57+1
最小回転半径 [※] (m)	9.3



写真-2 バス事業者の路線バス（ノンステップバス）

バスの走行軌跡[※]を確認する際は、下図に記載する事項を考慮しました。

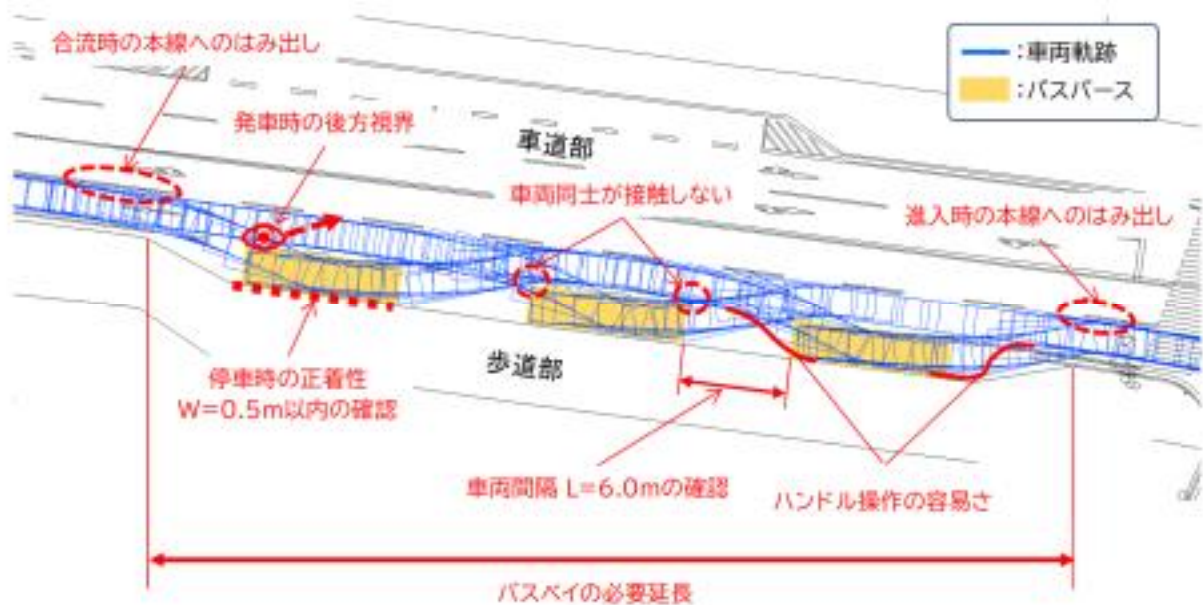


図-7 バスの走行軌跡のイメージ

④バス停留所の形状

○バス停留所の形状は、やなぎ通り南側街区の立地や周辺環境を踏まえた上で、「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」に基づく5つの型から、以下の4項目ごとに適性を判定した結果、「三角形切り込み型」とします。

- ①本線への影響・・・後続車両との交通事故や渋滞を回避
- ②正着^{*}性・・・・・・・・バス停車時における歩道端部からバスまでの距離（0.5m以内を確保）
- ③運転操作性・・・・・・・・ハンドル操作が少ないスムーズな入退場と後方視界の確保
- ④必要延長・・・・・・・・3台分の集約化を実現するバスバイ^{*}整備に必要な延長

形状	平面イメージ	バス停留所集約化位置における適性			
		①本線への影響	②正着性	③運転操作性	④必要延長
バスバイ型	標準型	なし	やや劣る	やや劣る	長い
	切り込みテラス型	○	△	△	×
テラス型	切り込みテラス型	なし	高い	やや劣る	長い
	標準型	○	○	△	×
ストレート型	標準型	あり	高い	容易	短い
	切り込み型	×	○	○	○
三角形切り込み型	標準型	あり	高い	容易	短い
	切り込み型	×	○	○	○
三角形切り込み型	標準型	なし	高い	容易	短い
	切り込み型	○	○	○	○

図-8 バスが正着しやすい構造（「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」を基に一部抜粋）

⑤歩道の構造とバスバイ出入口の位置

- バス待機者の快適性を向上させるため、バス停留所には上屋（屋根）を設置します。また、乗車待ち時の安全性に配慮し、横断防止柵の設置を前提とした検討を進めます。
- 歩道の幅員は、自転車歩行者道として安全な通行を確保するため、幅員 6.5m（横断防止柵 0.5m、上屋 2.0m、有効幅員 4.0m）を確保します。
- バスバイ[※]の入口は、横断歩道を利用する歩行者や自転車の安全を確保するため、横断歩道の側端から 5.0m以上の距離を確保します。
- バスバイ[※]の出口は、歩道及び横断歩道橋の利用者の安全を確保するため、横断歩道橋昇降口から 5.0m以上の距離を確保します。

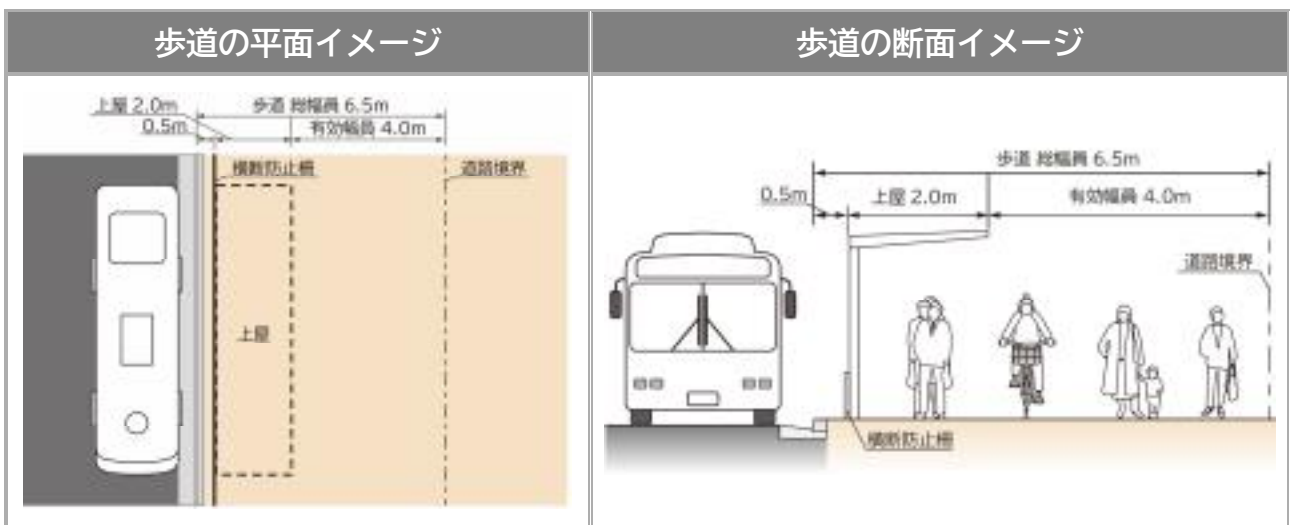


図-9 歩道の平面・断面イメージ

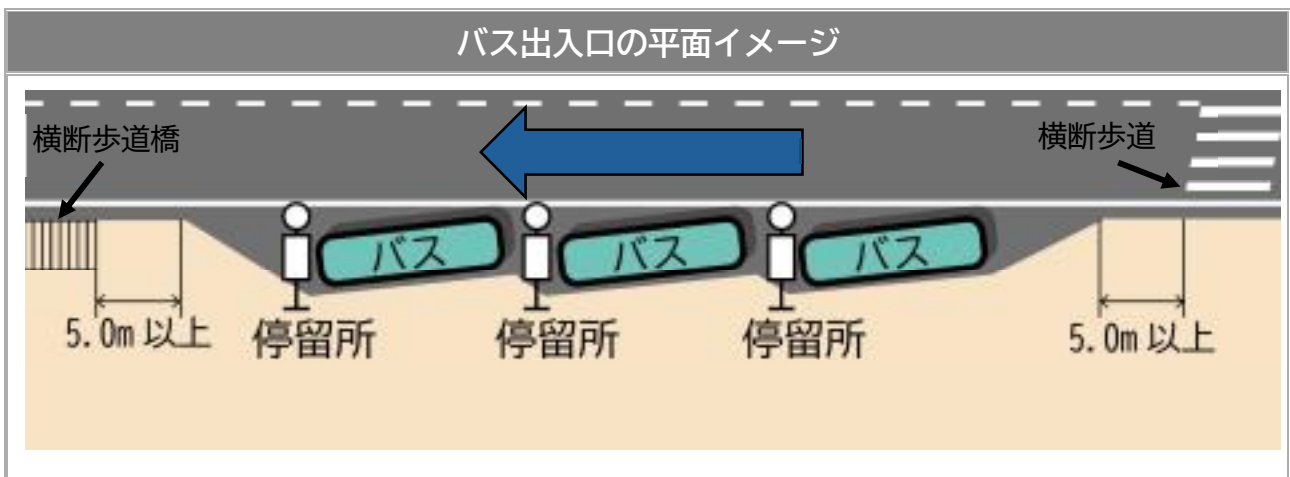


図-10 バス出入口の平面イメージ

(2) 計画図

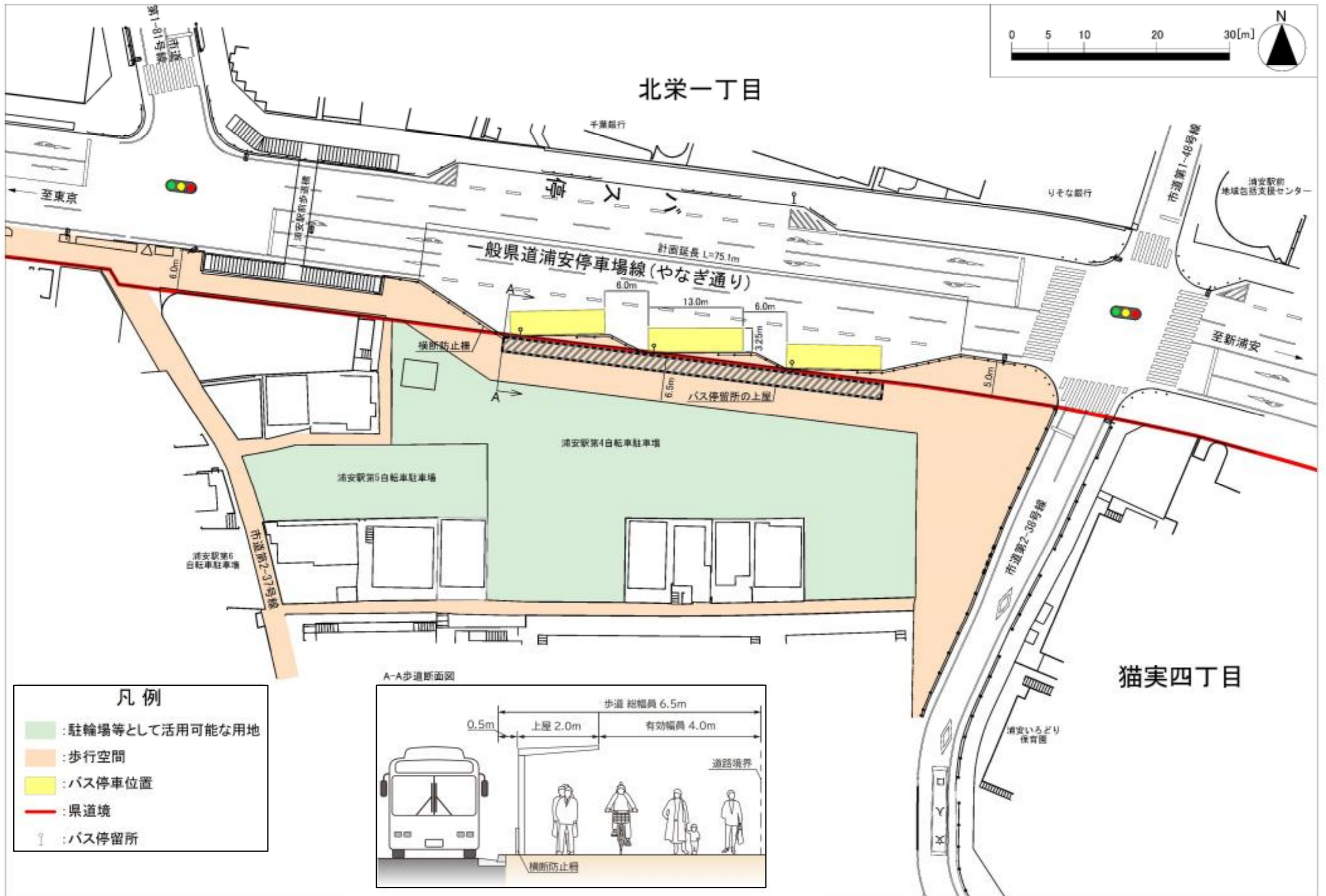


図-11 計画図

(3) パース図



■りそな銀行前交差点側から

図-12 集約化計画のパース①



図-13 集約化計画のパース②

5 今後の設計にあたり検討すべき課題

バスバイ[※]整備に向けた基本的な考え方を本計画に示しましたが、今後、設計を進めていく上で以下のような事柄や課題についても検討を行い、よりよい整備を目指します。

○構造物の仕様

車道や歩道など道路本体の舗装構成や、排水構造物などの道路付属物について、安全性や経済性、外観などの仕様について、詳細な比較検討を実施し、使用材料などの選定・検討を進めていきます。



○地下埋設物

整備に先立ち、道路下に埋設されている水道管や雨水管などのインフラ施設が、バス停留所の整備あるいは供用後に損傷し事故などに繋がることのないよう、実際に掘削を伴う試掘調査を行い、各施設管理者と協力して必要に応じた準備工事などを計画します。



○案内施設

駅からバス停留所までの案内を充実させるため、路面標示や案内板などを見直し、バス利用者が目的のバス停留所まで迷わずにたどり着けるよう、既存施設の確認と対応策を検討します。また、駅までのアクセス路において、点字ブロックなどのバリアフリー施設についても、不備が残らないよう現地調査と対策を検討します。



○試験走行

バス事業者と協力し、計画に沿った試験走行などを行い、後続車への影響や、運転手の視界と操作に支障がないかなどを確認し、整備を実施する前により安全なバス停留所として運用できるよう十分な検証を行います。



○休憩施設

バス利用者から要望の多いベンチなどの休憩施設や待合スペースの設置について、周辺市有地の活用と合わせ、まちづくりにおける賑わい創出や多様な都市機能の一部としてなど、多角的な視点から休憩施設等の設置を検討します。



○景観への配慮

浦安駅周辺地区は市の商業や経済の拠点として位置づけられているほか、交通結節点[※]として市内外の利用者が多く往来する地域です。浦安市景観条例の『景観重点区域』に指定されてはいませんが、都市拠点としてふさわしい景観の創出に留意した整備を検討します。



6 事業スケジュール

「浦安駅入口」バス停留所の集約化に向けた事業スケジュールは、下表のとおり、令和8年度から令和12年度までの5年間で必要な調査・設計・用地取得・工事・協議を行い、令和13年度の供用開始を目指します。

表-5 事業スケジュール（概略）

	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)
調査	地下埋設物等調査				
設計	基本設計※		詳細設計※		
用地取得	整備用地の確保				
工事	準備工事 (ライフライン移設・地中障害物撤去など)				
				本体工事 (自転車駐車場・バスバイ※)	
協議	道路管理者・交通管理者・自転車駐車場管理者・バス事業者・ライフライン事業者等				

※本スケジュールは現時点での予定であり、状況により変更となる場合があります。

参考資料

(1) 「浦安駅入口」バス停留所利用者アンケート調査結果の抜粋

①実施概要

調査日	令和6年10月31日(木曜日)
調査時間	午前7時から午後8時
配布方法	手渡しで調査票を配布し、郵送又はWEBで回答
配布場所	「浦安駅入口A、B、D、E」バス停留所
配布数	1,200件
回答数	547件(郵送333件、WEB214件)
回答率	45.6%(小数点第2位を四捨五入)

※回答比率は小数点第2位を四捨五入しているため、合計が100%にならないことがあります。



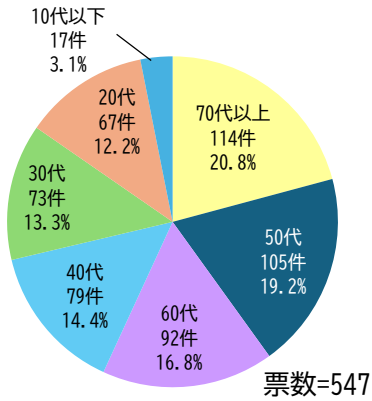
図-14 バス利用者アンケートの調査位置

②調査結果

■あなた自身のことについて

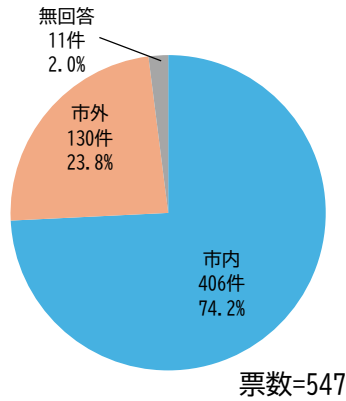
1 年齢（1つ回答）

「70代以上」が最も多く、次いで「50代」が多い。



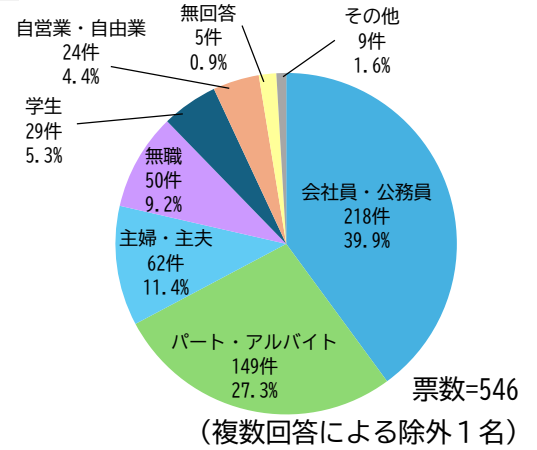
2 居住地（1つ回答）

「市内」が74.2%と多く、「市外」が23.8%となる。



3 職業（1つ回答）

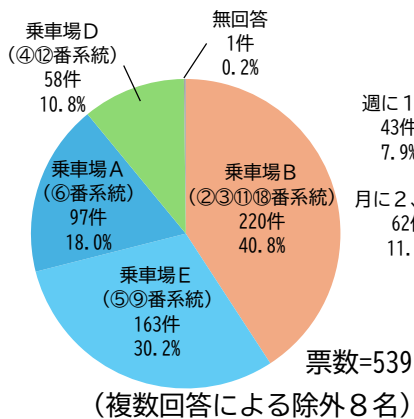
「会社員・公務員」が最も多く、次いで「パート・アルバイト」が多い。



■バスの利用について

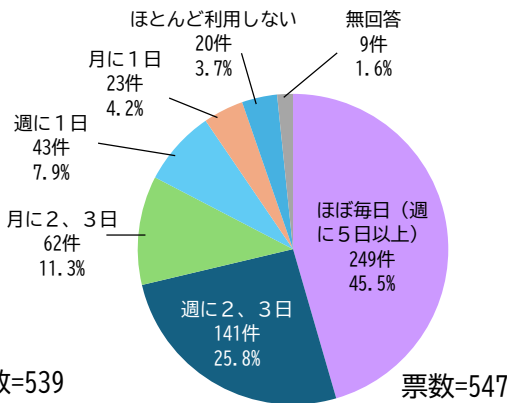
4 最も多く利用するバス停（1つ回答）

「乗車場B（②③①⑧番系統）」が最も多く、次いで「乗車場E（⑤⑨番系統）」が多い。



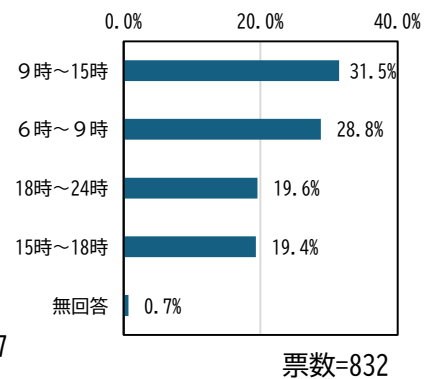
5 4で選んだバス停の利用頻度（1つ回答）

「ほぼ毎日（週に5日以上）」が最も多く、次いで「週に2、3日」が多い。



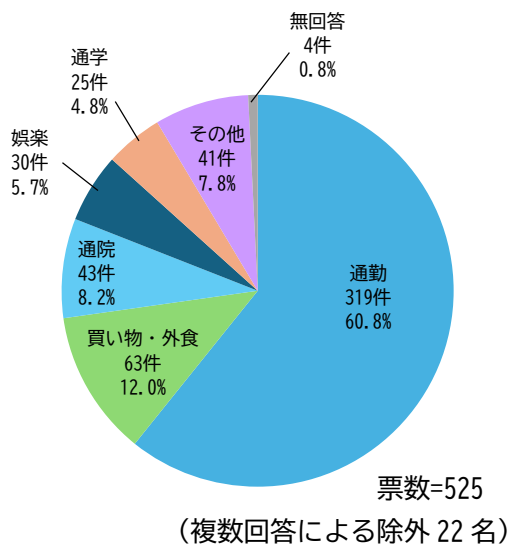
6 4で選んだバス停の主な利用時間帯（複数回答可）

「9～15時」が最も多く、次いで「6～9時」が多い。



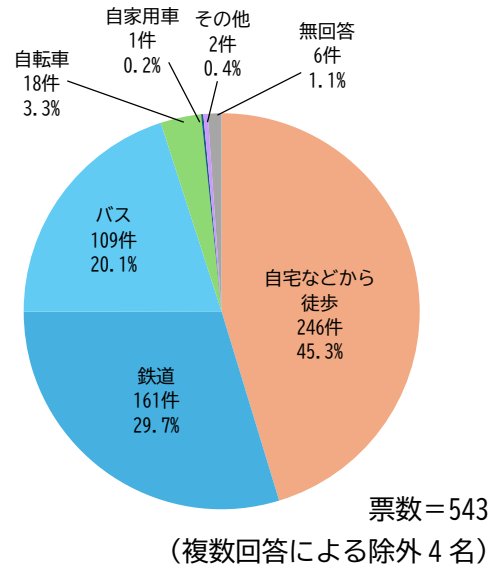
7 4で選んだバス停を利用する主な目的 (1つ回答)

「通勤」が最も多く、次いで「買い物・外食」が多い。



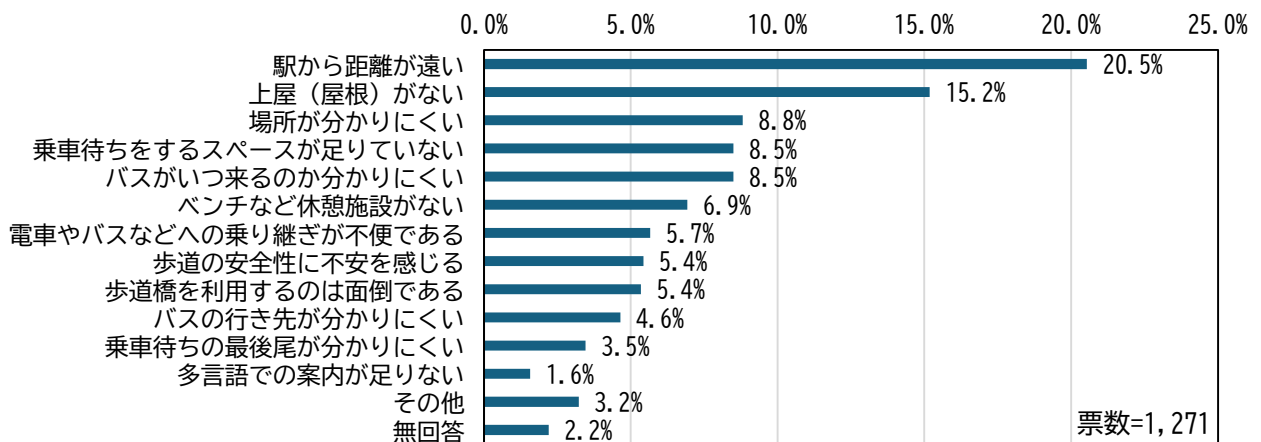
8 4で選んだバス停までの主な交通手段 (1つ回答)

「自宅などから徒歩」が最も多く、次いで「鉄道」が多い。



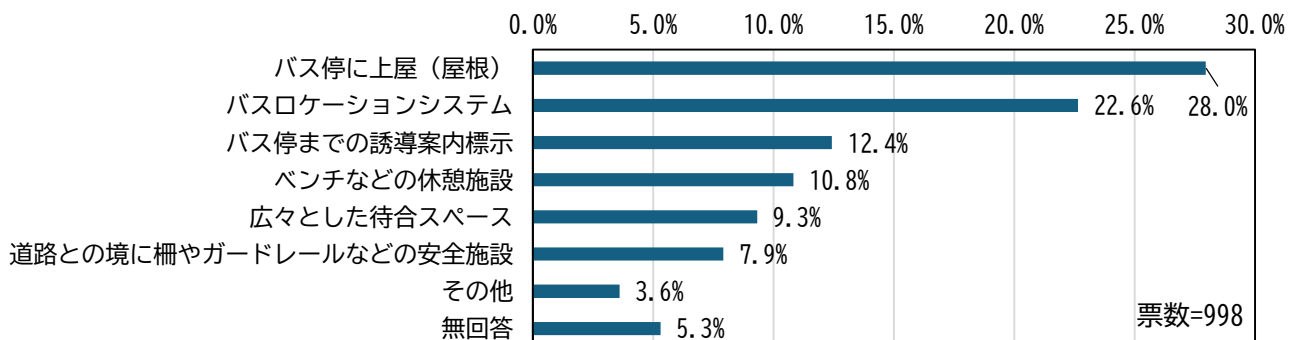
9 「浦安駅入口」バス停を利用する時に気になる点 (3つまで回答可)

「駅からの距離が遠い」が最も多く、次いで「上屋 (屋根) がない」が多い。



10 バス停や周辺環境に欲しい機能 (3つまで回答可)

「バス停に上屋 (屋根)」が最も多く、次いで「バスロケーションシステム※」が多い。



(2) 用語解説

用 語		意 味
か行		
	基本計画 きほんけいかく	プロジェクトの目的や基本的な方針・条件などを示した初期段階の計画のこと。
	基本設計 きほんせつけい	施設などの配置、機能を具体的に決定するとともに、工法や構造、設備等の概算工事費等を算出する設計段階のこと。
	交通結節点 こうつうけつせつてん	駅やバスターミナルなど複数の交通機関が集中する地点。
	交通結節機能 こうつうけつせつてんきのう	複数の交通手段を接続し、乗り換えや拠点形成、地域のランドマークとしての役割を果たす機能。
さ行		
	最小回転半径 さいしょうかいてんはんけい	バス等の車両が曲がる際に必要な最小の半径のこと。
	詳細設計 しやうさいせつけい	工事に必要な詳細図面を作成する最終的な設計段階のこと。
	諸元 しよげん	バス等の車の大きさ、性能、特徴などを詳しく示した情報のこと。
	正着 せいちゃく	バス停留所での停車の際にバス車両を停留所に並行して、隙間のないように所定の位置に停車させること。
	走行軌跡 そうこうきせき	バス等の車両が移動した際の通り道やその痕跡を示したもの。
た行		
	土地区画整理事業 とちくかくせいりじぎやう	土地の区画を整え、道路や公園などの公共施設を整備し、宅地を使いやすくする事業のこと。
は行		
	バスバース	駅前広場やバスターミナルなどにおいて、バスの乗降客が乗り降りするためのバス停留スペースのこと。
	バスベイ	バス停車場におけるバスの停車による交通渋滞を防止するため、車道から分離して設置されたバスの停留施設のこと。
	バスロケーションシステム	路線に設置されたポールとバスの受信機により、バス停で待っている乗客にバスの位置、発着予定時刻を表示するシステムのこと。



浦安駅入口バス停留所集約化基本計画 令和8年(2026年)〇月

発行 浦安市 編集 都市政策部 市街地整備課

〒279-8501 千葉県浦安市猫実一丁目1番1号

TEL 047-351-1111 (代表) FAX 047-353-4378