浦安駅入口バス停留所集約化基本計画（素案）に対する意見と市の考え

A：意見を受けて加筆・修正したもの
B：案に意見の考え方が概ね又は一部含まれているもの
C：案に意見の考え方を反映しなかったもの
D：その他（質問・感想など案に関連しないもの）

番号	分類	意見の要旨	対応	市の考え	資料該当箇所など
1	1　はじめに	「一時集約」はどのような期間を想定したものなのか。その後、どのような整備が続き、将来的に浦安駅入口全体の停留所の配置をどのように考えるのか。乗車場Ｅの集約が全体の改善に向けたどの段階に位置するのか示すことで、目指すところが解りやすいと考える。	B	浦安駅周辺及びやなぎ通り南側街区の整備については、地権者などにご意見をいただきながら、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。今回の集約化につきましては、短期的に改善ができる乗車場Eを整備いたします。	1ページ　はじめに 2ページ　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	情報を整理したうえで、安全性や待機環境などを総合的に比較し、乗車場E以外も課題があるなか、なぜEを最優先したのかの考えを示すことが望ましいと考える。	B	令和6年度にバス停留所の実態調査を実施しており、各乗車場におけるバス利用者数と最大滞留長、バス停留所の設置箇所の歩道幅員等を測定しました。結果として、乗車場Eが他のバス停留所と比較して滞留が最長となること、県道から唯一離れたバス停留所で立地が分かりにくく、歩道部の幅員が不足していることが確認されました。これを踏まえ、乗車場Eの利用環境を早期に改善する必要があるものと判断し、短期的に実現可能な事業として集約化を実施します。	3ページ　(1)現状 5ページ　(3)方向性
3	4　基本計画	3バースで円滑な停車・発車が可能なのか、整備後に安定した運行と安全な利用環境を維持していくために、設計前の段階で十分な確認を行うことが重要と考える。	B	交差点間の限られた延長ではありますが、ダイヤを乱さず安全な運行を目指し、駅前広場計画指針に基づいた延長や幅を確保した上で、前後にバスが停車している状態でも円滑な停発車が可能となるよう計画しています。また、今後バス事業者の協力を得て試験走行などを行う予定となっており、本線への影響、正着性、運転操作性にも配慮した設計を行います。	6ページ～10 ページ　(1)バスベイ整備に向けた考え方 14 ページ　5今後の設計にあたり検討すべき課題　試験走行
4	4　基本計画	設計上で幅員を確保するのではなく、実際の利用状況を考慮した歩行者・自転車空間の考えを整理し、供用開始後の実態も確認しながら必要な改善につながる整備を期待する。	B	歩道の幅員は、総幅員　6.5m、自転車歩行者道として安全を確保するため、有効幅員　4.0mとし、上屋の柱については、歩車道間に配置し、通行の妨げにならないよう計画しています。整備後は効果測定と実態調査を行い、改善が必要な場合は早期の対応に取り組むよう努めます。	10 ページ　図-9
5	4　基本計画	バス停の上屋の幅が約1mで狭い、実用性を考えると倍程度の幅が必要である。今回対象外の千葉銀行側にも早急に屋根を設置して欲しい。	B	上屋の幅については、2mを確保出来る計画としています。 乗車場A及びBについては、歩道の有効幅員の関係で、上屋を設置することが困難な状況です。	10 ページ ⑤歩道の構造とバスベイ出入口の位置

浦安駅入口バス停留所集約化基本計画（素案）に対する意見と市の考え

A：意見を受けて加筆・修正したもの
B：案に意見の考え方が概ね又は一部含まれているもの
C：案に意見の考え方を反映しなかったもの
D：その他（質問・感想など案に関連しないもの）

番号	分類	意見の要旨	対応	市の考え	資料該当箇所など
6	4　基本計画	第4自転車駐車場前では、歩道にバス待ちの行列ができるので、その横を自転車が通行するのは安全面に不安がある。自転車は車道を走行させる道路設計にすべきである。	C	浦安駅第4自転車駐車場前の歩道については、車道の交通量が多いため、自転車が歩道を走ることが許可されています。そのため、集約する際には歩道幅員を十分に確保する計画としています。	10 ページ ⑤歩道の構造とバスベイ出入口の位置
7	5　今後の設計にあたり検討すべき課題	アンケート結果から様々な要望があるが、上屋や横断防止柵は設置されるが、バスロケーションや休憩施設等の具体性が読み取りにくい。今回の整備でどこまで行うのか、今後どのような段階で整備されるのか機能の優先順位や段階を整理することで、実際に使いやすい交通結節点づくりになると考える。	B	バスベ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、構造物の仕様、地下埋設物、案内施設、試験走行、休憩施設、景観への配慮といった事柄については、検討段階であるものも多いため、実態調査や試験走行を行った後に、機能や整備の優先順位を整理します。	14 ページ　5今後の設計にあたり検討すべき課題
8	5　今後の設計にあたり検討すべき課題	駅前にある案内板では、どの路線に乗ればいいのかわかりにくいので、主要目的地への最速となる案内を整備してほしい。	B	市では浦安駅前にデジタルサイネージ（電子案内看板）を設置し、バス乗り場の案内と時刻情報を表示しております。サービスの拡充については、バス事業者へお伝えします。	14 ページ　5今後の設計にあたり検討すべき課題
9	5　今後の設計にあたり検討すべき課題	浦安駅前に各路線のバスロケーションシステムを設置してほしい。	D	市では浦安駅前にデジタルサイネージ（電子案内看板）を設置し、バス乗り場の案内と時刻情報を表示しております。ロケーションシステムのサービス提供については、バス事業者に要望をお伝えします。	14 ページ　5今後の設計にあたり検討すべき課題
10	5　今後の設計にあたり検討すべき課題	交通結節点としての利便性向上のため、リアルタイム運行情報の提供を検討してほしい。	D	リアルタイム運行情報の提供に関する要望については、バス事業者へお伝えします。	14 ページ 5　今後の設計にあたり検討すべき課題 18 ページ 10 バス停や周辺環境に欲しい機能

浦安駅入口バス停留所集約化基本計画（素案）に対する意見と市の考え

A：意見を受けて加筆・修正したもの
B：案に意見の考え方が概ね又は一部含まれているもの
C：案に意見の考え方を反映しなかったもの
D：その他（質問・感想など案に関連しないもの）

番号	分類	意見の要旨	対応	市の考え	資料該当箇所など
11	その他	自転車駐車場一部を活用することで、利用者へどのような影響がでるのか、代替えをどのように確保するのか。整備内容だけでなく、事業を実現するための条件や市民への影響も含めて、共有することでより具体的に理解できると考える。	D	バスベイ整備に伴う道路拡幅を行うため、現在の第4自転車駐車場の一部を利用する計画です。なお、駐輪台数が不足する場合には、隣接する未利用の市有地を駐輪場として利用し、補足する計画となっています。	12 ページ
12	その他	【歩道橋の課題】【調査結果を踏まえた判断】 新停留所への主要導線として歩道橋を位置付けるのであれば、エレベーターの設置や上屋整備なども検討すべきであるが、多大な費用がかかるので、乗車場E利用者の実態を把握し、利便性、安全性を含め総合的に判断してほしい。	B	停留所への導線については、整備後に実態調査等を行い、必要に応じた対応を検討いたします。	
13	その他	降車場は現在、使用していないと思われることから、バスベイは乗車場のみの2台分のバスベイで充分ではないか。	C	降車場2については、現在ダイヤ調整などの一時停車を行う場所として利用されております。バスバースの運用方法につきましては、今後、バス事業者と協議を行い、決定いたします。	
14	その他	計画の具体化や供用後においても、市民が整備の効果や課題を確認できる仕組みがあることが望ましい。 全体の再編案を具体化する前に市民への説明と意見を聴取する機会を設けることや供用開始後の利用状況や、利用者の満足度をどのように確認し、安全性や利便性が維持されているかを確認し、必要に応じて改善を重ねることが重要と考える。	D	浦安駅周辺の整備事業については、長期継続的に実施していくことから、ご意見を参考にさせていただきます。	
15	その他	利用者数が多いバス停留所が遠い、駅前広場をバスロータリーにして、タクシー乗り場を第4自転車駐車場の位置にした方が、利便性が良い。	D	現状の浦安駅前広場は面積が小さく、バスロータリーとしての運用が難しい状況です。そのため、まずは短期的に乗車場Eの集約化を行い、今後、長期的に浦安駅周辺の整備を行う際に、検討していきたいと考えます。	

浦安駅入口バス停留所集約化基本計画（素案）に対する意見と市の考え

A：意見を受けて加筆・修正したもの
B：案に意見の考え方が概ね又は一部含まれているもの
C：案に意見の考え方を反映しなかったもの
D：その他（質問・感想など案に関連しないもの）

番号	分類	意見の要旨	対応	市の考え	資料該当箇所など
16	その他	駅とバス停留場の間において、雨で濡れないよう歩道や歩道橋に屋根を付け、良好な歩行環境となる対策が必要。	D	降雨などの悪天候時はもちろん、熱中症のリスクを抑制するためにも、上屋の設置が望ましいものであると認識しております。道路や建築物に関しては様々な制限もありますが、良好な歩行環境の整備は欠かせないものとして、県道の管理者である千葉県とも協議を行いながら、検討していきたいと考えています。	
17	その他	浦安駅前歩道橋にエレベーターを設置してほしい。	D	浦安駅前歩道橋については、道路管理者である千葉県にお伝えします。	
18	その他	【基本的な考え方】 乗車場Eの移設や上屋の設置は賛成である。	D	整備に当たり、歩行者等の安全やバス利用者にとって、より快適な利用環境となるよう、引き続き検討いたします。	
19	その他	【アンケートの再評価】 全体アンケートではなく利用環境が変わる乗車場Eの利用者の便益、不利益を評価するのが重要である。Eの移設により、電車から乗り継ぐ利用者はアクセスが低下する可能性がある。アンケート調査からは、Eの利用実態が読み取れないため、Eの利用者が現在の場所をどの程度評価しているか確認してほしい。	D	今回、バス停留所の集約に当たっては、現況調査や利用者アンケートをもとに、浦安駅入口バス停留所全体の課題として、利便性（バス停留所の分かりやすさ）と歩道の安全性における課題解決を図るため、段階的に整備することを目的としています。今後も継続的に事業を進めていく過程で、ご意見を参考にさせていただきます。	
20	その他	【説明と公表】 乗車場Eに限定した再集計を参考とするのではなく、基本設計前に公表してほしい。市民や利用者が納得感をもったうえで計画を進めてほしい。	D	基本設計の実施前に本計画の策定を行い、現在公開中のアンケート調査とともに市ホームページに公開します。 設計内容に関しては、現段階で現地調査等が未実施のものや、関係機関との協議が完了していない事柄もあるため、公表可能な内容が整い次第、市広報誌やホームページ、車内広告等で情報発信を行っていきたいと考えています。	

浦安駅入口バス停留所集約化基本計画（素案）に対する意見と市の考え

A：意見を受けて加筆・修正したもの
B：案に意見の考え方が概ね又は一部含まれているもの
C：案に意見の考え方を反映しなかったもの
D：その他（質問・感想など案に関連しないもの）

番号	分類	意見の要旨	対応	市の考え	資料該当箇所など
21	その他	【中長期的な提言】 中長期的な計画として、駅前ロータリーからやなぎ通りへ出る箇所への横断歩道設置、現在の乗車場Eを移設後の次停留所として活用する運行、駅と新停留所を結ぶ地下道の整備を検討してほしい。	D	やなぎ通りを横断する方法については、浦安駅周辺地区全体の整備においても、大きな課題の一つであると認識しています。特に駅とバス停留所を結ぶアクセス路については「交通結節点強化」のための課題として、引き続き検討していきます。 また、現在の乗車場Eの運用方法につきましては、バス事業者と協議を行いながら検討していきます。	
22	その他	歩道橋側から見た乗り場順について、降車場、乗車場D、乗車場Eの並びを再編してほしい。	D	乗降場の運用については、バス事業者と協議を行い、バス事業者が配置を決定いたします。	
23	その他	乗車場ABは上屋を建てられないことから、市民活動センターの一部を利用してバス待ちのスペースが整備できないか。	D	施設には目的があり利用者がいることから、市民活動センター及び浦安駅前こども・青少年プラザの建物をバス待ちのスペースのために利用することは考えていません。	
24	その他	駅からのアクセスは従来通り歩道橋経由となっており、バリアフリールートをどのように想定しているのか疑問が残る。そのため現在の乗車場E は途中停留所(違うバス停名称とする)として残し、スクランブル交差点側からもアクセスできるようにすべきである。	D	バリアフリー設備については、実地調査を行いながら必要に応じた対策を検討していきます。 利便性と歩道部の安全性に課題があるため、既存の乗車場Eを移設することが、集約化の目的の一つともなっているため、今後の扱いについてはバス事業者と協議を行いながら決定いたします。	
25	その他	運行ルートを工夫し、乗降を同一場所にすることで利便性向上につながると考える。	D	乗降場を分離した運行形態については、バス事業者より、運転手の休憩時間確保や繁忙時間帯の時間調整に必要な形態であるためと伺っています。ご意見については、バス事業者に共有し、参考にさせていただきます。	