

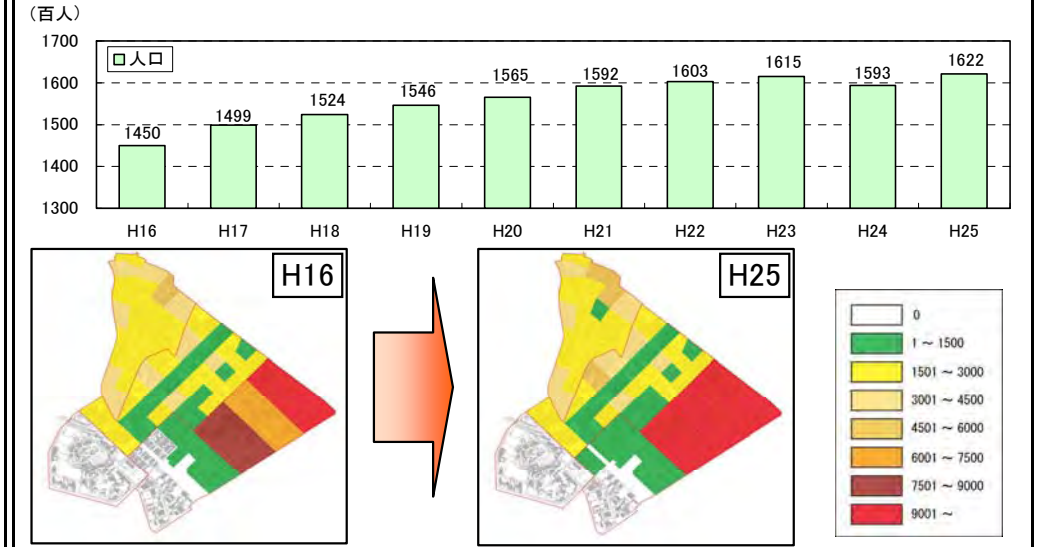
## 12.過年度調査結果等との比較検証

# 浦安市

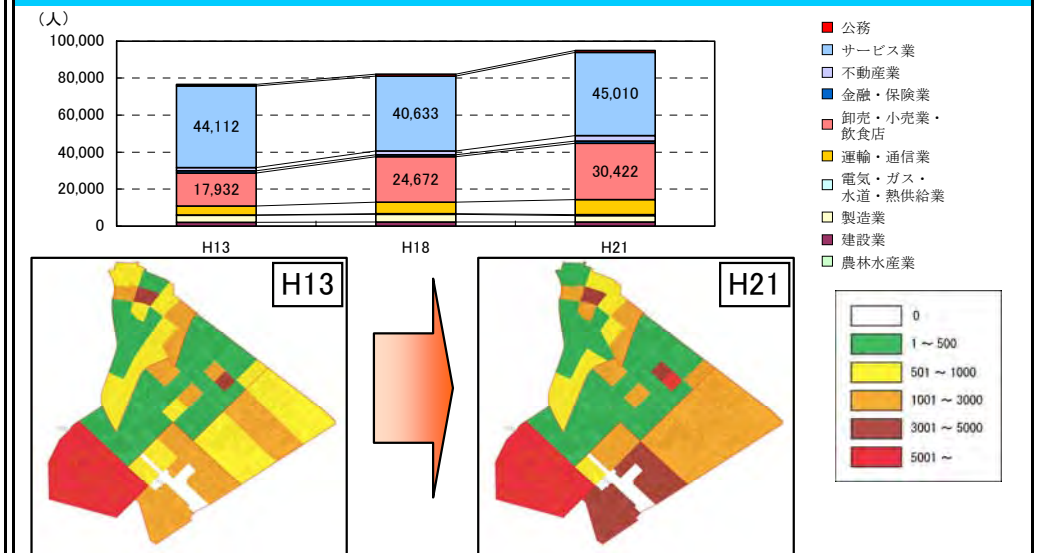
## 1. 浦安市の現況(平成25年度)



## 2. 夜間人口の変化



## 3. 従業人口の変化



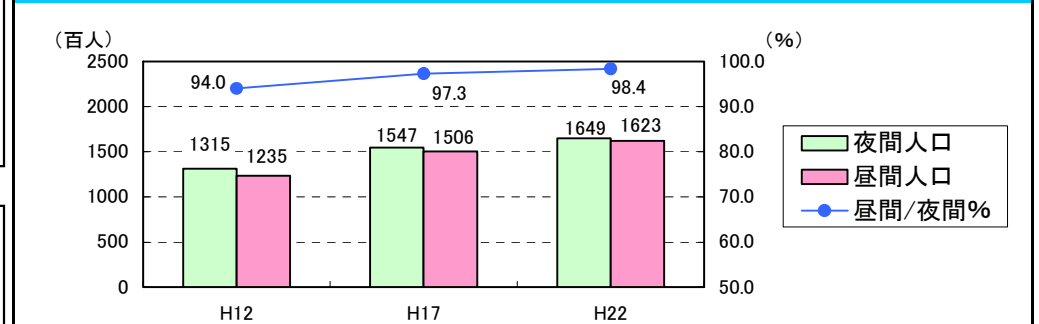
### 浦安市の特徴

約17km<sup>2</sup>のコンパクトな市域内に、都市計画道路は15路線あり、一部の路線を除き整備を完了し、市内の道路ネットワークは概ね完成している。  
夜間人口や従業人口は、住宅の開発や事業所、商業施設の立地により、依然として増加の傾向を見せている。また、昼夜間人口比率が90%を超えているのも、大きな特徴である。

### 浦安市の課題

夜間人口や従業人口の動向を見ると、新町地域や工業ゾーンを中心に増加が見られる。この傾向は、新町地域の未利用地において住宅や商業施設の開発が進展することから、今後も継続することが予想される。  
このため、夜間人口や従業人口の増加が見られる地域を中心に、その地域に至る経路上の交差点の交通状況を注視していく必要がある。

## 4. 昼夜間人口の変化

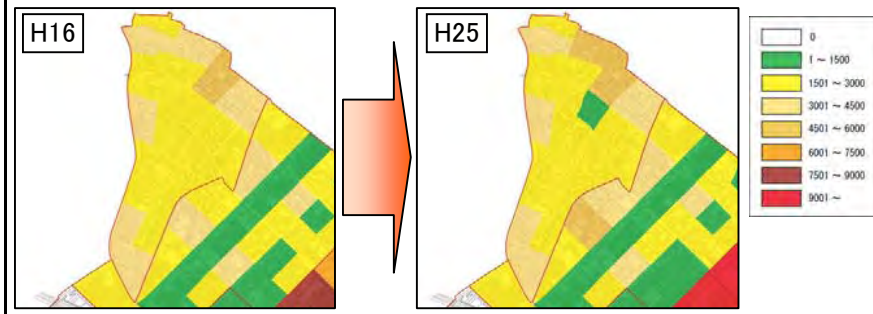
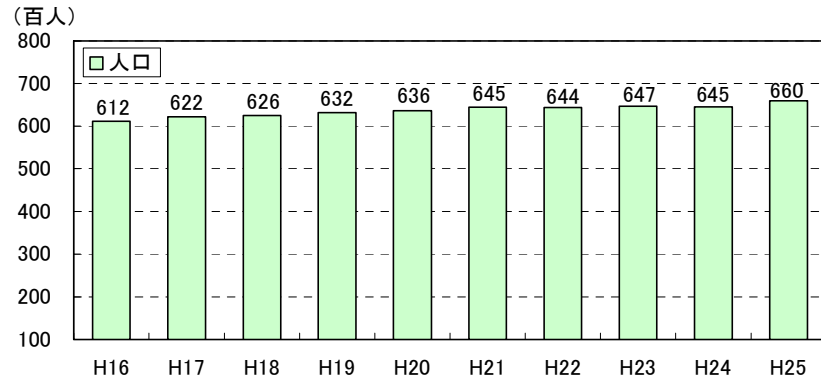


昼間/夜間%は、常住人口100人当たりの従業地・通学地人口

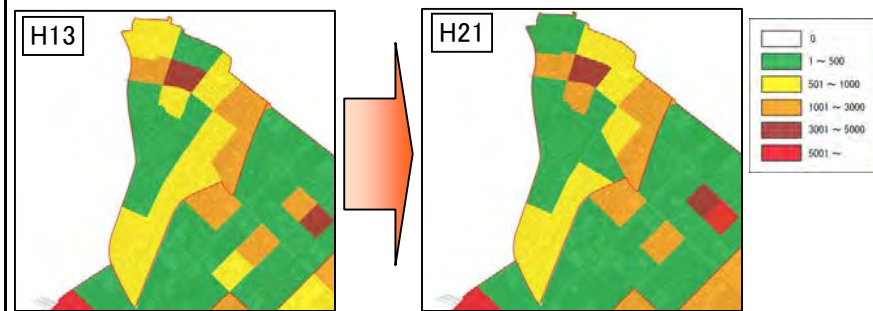
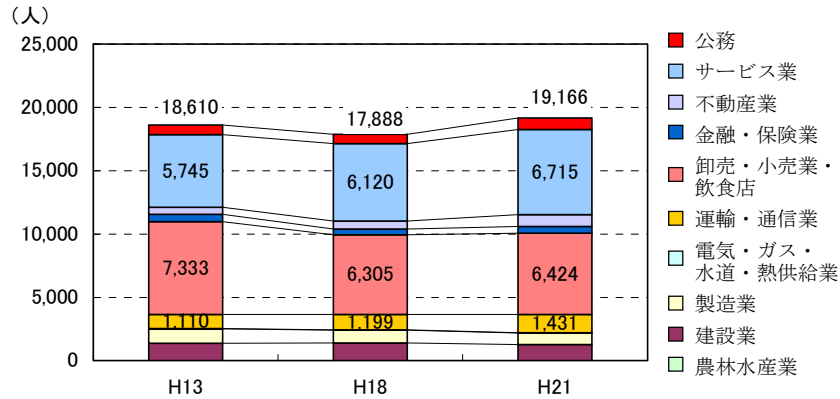


# 元町地域

## 1. 夜間人口の変化



## 2. 従業人口の変化



## 3. 施設立地動向

年度	公共施設	集合住宅	その他
H16			
H17			
H18			
H19			
H20	消防本部新庁舎の開設	ロイヤルガーデン浦安リバーサイド モアグランデ浦安レジデンス エクセレントシティ浦安 アルファグランデ浦安	
H21		サニーコート浦安	
H22			
H23		エクセレントアクイラ浦安ステーションアリーナ	
H24			
H25		リアナリバーパーク舞浜	

## 4. 交差点改良等の変化

**地域の変化**

元町地域では、過去10年間で交差点における大きな改良はない。市川浦安線・宮前通りと大三角線の間で猫実地区と堀江地区を通る新中通りが開通した。

## 5. 地区状況



地区状況 (平成25年度)

## 6. まとめ

**地区全体の特徴**

<人口の変化>  
平成16年から平成25年にかけて、夜間人口が約4,800人増加している。一方、従業人口はサービス業、不動産業で増加しているが、卸売・小売業・飲食店で減少している。

<人の移動動向>  
パーソントリップ調査では、元町地域は、自動車の保有率が他の地域に比べ低い。自宅から最寄のバス停留所までの歩行時間5分以内が約75%、自宅から最寄の駅までの所要時間10分以内が約57%と半数以上の割合を占めており、買い物も浦安駅周辺に行く人が約44%であった。このことから、元町地域に住む人の多くは、公共交通機関を使用していると考えられる。

<施設立地動向>  
平成20年以降、集合住宅の立地が相次いでいる。

<交通の状況>  
元町地域には、やなぎ通り・シンボルロード、市川浦安線・宮前通り、大三角線などがあり、市外の東京・市川方面からの流入があり、他の地域に流出しており、車が通過する地域となっている。今回の調査では、前回と比較し、地域全体の交通量は減少しており、また、平日より休日の交通量が多くなる特徴が見られた。やなぎ通り・シンボルロードでは、平日・休日ともに浦安立体に近くなるほど交通量が増加し、大三角線では、休日に東京ディズニーリゾートに近くなるほど交通量が増加していた。

**地区の課題**

元町地域は既成市街地であり、集合住宅等の立地はあるものの人口は緩やかな増加にとどまっている。また、公共交通機関の利便性が高いことから、居住者の移動手段として車への依存度は低いと考えられることから、特筆すべき課題は無く、当面は交通状況の観察を継続することで充足すると思われる。



## 12.1 元町地域

### (1) 概要

元町地域は、市川市や江戸川区と接し、市外から中町・新町地域、あるいは市内から市外への流入出の経路に位置することから、地域への往来に加え、やなぎ通り、大三角線を通過する交通が多く見られる。

### (2) 調査結果

元町地域にアクセスする主要道路は、やなぎ通り・シンボルロード、大三角線、市川浦安線・宮前通りなどの広域幹線道路、さくら通り、中央公園通りなどの幹線道路が整備されている。

交通状況を把握する上で、やなぎ通り・シンボルロードと市川浦安線・宮前通りの交差する浦安駅前交差点 (No. 2)、やなぎ通り・シンボルロードと大三角線の交差する猫実3丁目交差点 (No. 3)、大三角線と中央公園通りの交差する富士見交番前交差点 (No. 11)、大三角線とさくら通りの交差する堀江交差点 (No. 12) の流入交通量を平成 20 年度調査結果と比較するとともに、交差点需要率計算結果の比較を行った。

#### 交差点流入交通量

- 浦安駅前交差点 (No. 2) では、交差点に流入する交通量は平日で約 10%、休日で約 13% 減少した。市川市方面から流入する車の渋滞長は平日の 7 時台に最大 250m、休日の 9 時台、14 時台に最大 210m 発生した。
- 猫実 3 丁目交差点 (No. 3) では、交差点に流入する交通量は平日で約 6%、休日で約 11% 減少した。市川市方面から流入する車の渋滞長は平日の 8 時台に最大 120m、休日の 9 時台に最大 100m 発生した。なお、浦安立体方面からの右折車線が平日・休日、浦安駅方面からの右折車線が休日に交通容量比 1.0 を超えた。
- 富士見交番前交差点 (No. 11) では、交差点に流入する交通量は平日で約 13%、休日で約 16% 減少した。富岡立体方面から流入する車の渋滞長は休日の 8 時台で最大 590m 発生した。これは、アーバンリゾートゾーン方面に向かう車により発生した。
- 堀江交差点 (No. 12) では、交差点に流入する交通量は平日で約 10%、休日で約 16% 減少した。

#### 交差点需要率

4 交差点の交差点需要率※ (ピーク時) をみると、今回の調査では平休日ともに 0.5 未満となっており、一般的に飽和状態の指標値である 0.8~0.9 を大きく下回った。

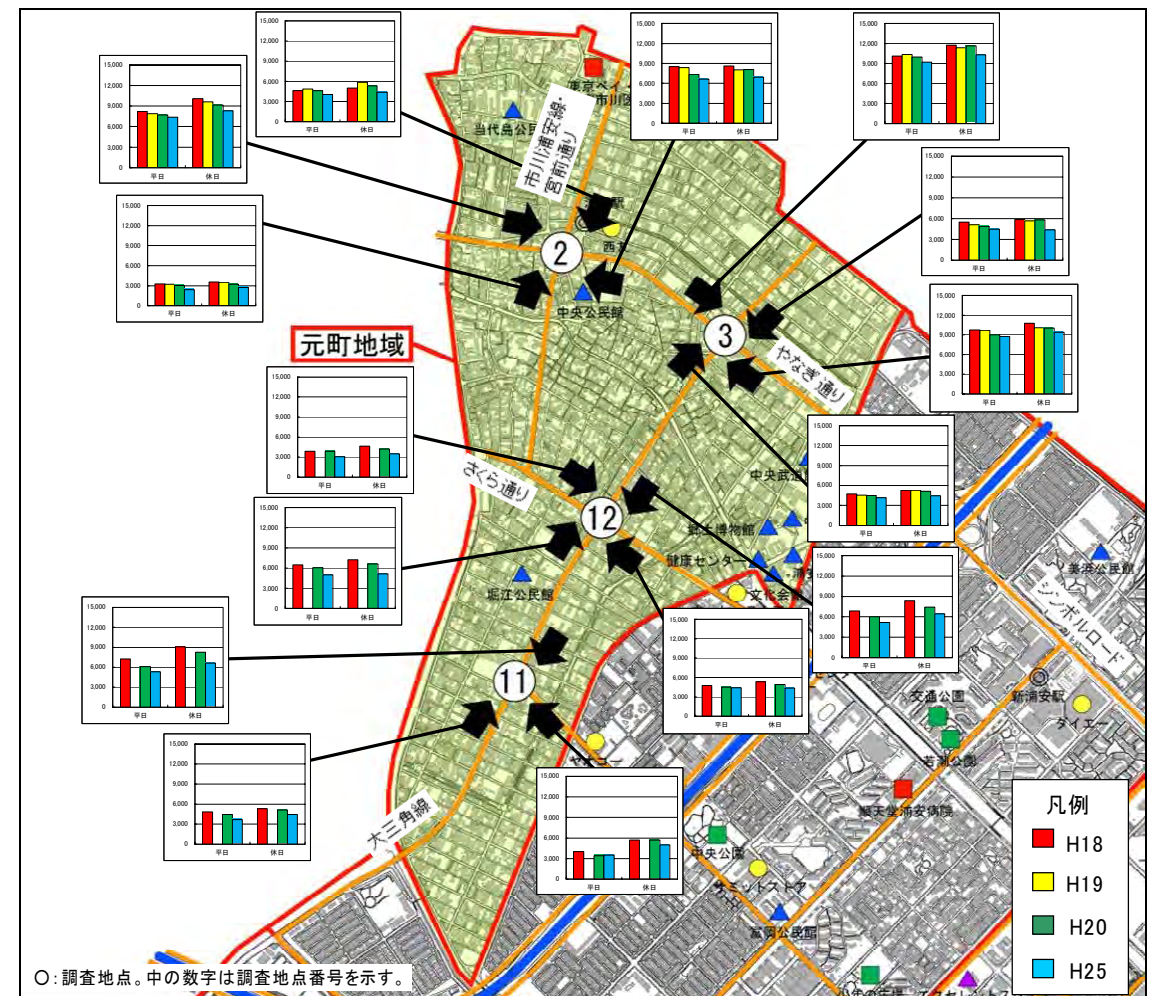
### (3) まとめ

上記調査結果からは、一時的に渋滞長が発生するものの、改善を要する交差点は見られない。

表 12-1 元町地域の交通状況

		H18		H19		H20		H25	
		交差点 需要率	ピーク時	交差点 需要率	ピーク時	交差点 需要率	ピーク時	交差点 需要率	ピーク時
平日	No.2(浦安駅前交差点)	0.408	7~8	0.374	7~8	0.578	17~18	0.366	17~18
	No.3(猫実3丁目交差点)	0.477	16~17	0.464	17~18	0.481	17~18	0.461	17~18
	No.11(富士見交番前交差点)	0.346	16~17	-	-	0.303	18~19	0.318	8~9
	No.12(堀江交差点)	0.441	16~17	-	-	0.379	17~18	0.356	17~18
休日	No.2(浦安駅前交差点)	0.437	14~15	0.413	18~19	0.651	17~18	0.422	10~11
	No.3(猫実3丁目交差点)	0.520	15~16	0.498	17~18	0.521	17~18	0.488	17~18
	No.11(富士見交番前交差点)	0.508	10~11	-	-	0.461	11~12	0.321	11~12
	No.12(堀江交差点)	0.520	17~18	-	-	0.424	16~17	0.366	16~17

※ 交差点需要率は、交差点全体の交通容量 (交差点の処理能力) を表す指標値である。交差点の需要率は各現示の需要率の合計として求められる値をいう。交差点の需要率が 1.0 より大きい場合は、その交差点の設計交通量をさばくことができない。信号制御交差点の需要率は、実際には信号制御の損失時間 (全赤時間等) のために、0.8~0.9 で飽和状態となる。



交通量は 12 時間 (7~19 時) の合計値

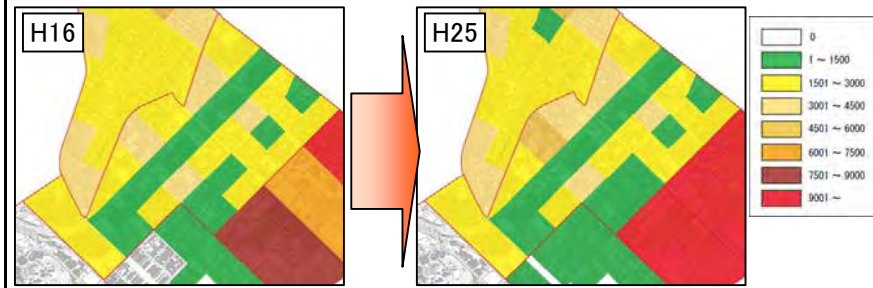
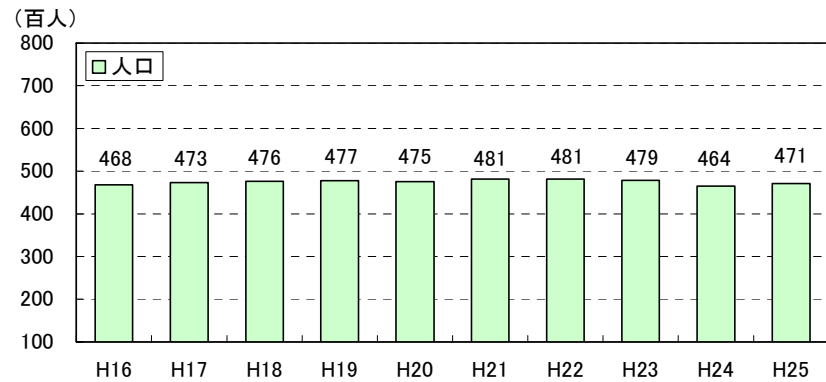
図 12-1 元町地域 (交通量)

○比較データ: 平成 18 年度、平成 19 年度、平成 20 年度調査結果と平成 25 年度調査結果 (平日、休日データ)

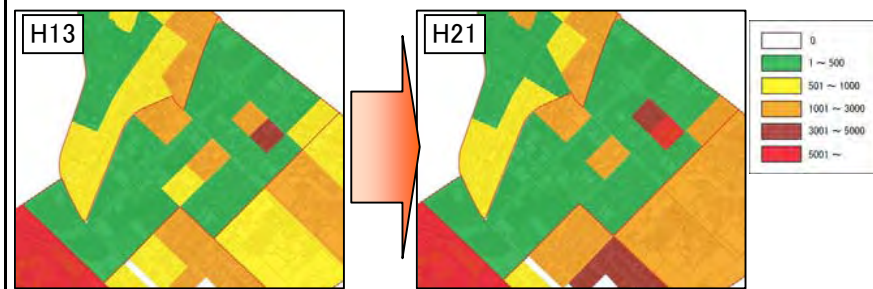
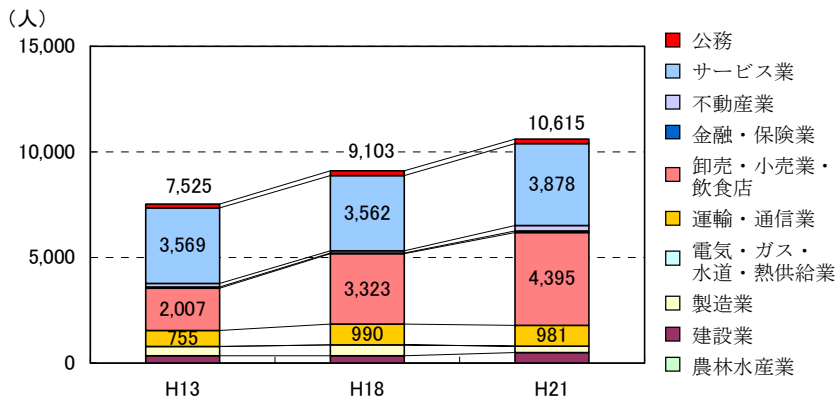


# 中町地域

## 1. 夜間人口の変化



## 2. 従業人口の変化



## 3. 施設立地動向

年度	公共施設	集合住宅	その他
H16		エアレジデンス新浦安	
H17		東野市営住宅	
H18			
H19			
H20		パークホームズ新浦安カーサセントリア	
H21	老人福祉センターの開設		
H22	東野小学校の開校		
H23			
H24			
H25			

## 4. 交差点改良等の変化

**地域の変化**

中町地域では、平成20年に境川沿いの道路と若潮通りが交差する今川橋東詰及び西詰交差点の河川沿いの道路交差点部を改良し、それぞれ右折レーンを設けている。

## 5. 地区状況



地区状況 (平成25年度)

## 6. まとめ

**地区全体の特徴**

**<人口の変化>**  
平成16年から平成25年にかけて、夜間人口の大きな変化はない。一方、従業人口は特に卸売・小売業・飲食店で増加している。

**<人の移動動向>**  
パーソントリップ調査では、中町地域は、自動車の保有率が約49%で、元町地域よりも高いが、新町地域より低い中間の割合であった。  
自宅から最寄のバス停留所までの歩行時間5分以内が約70%、自宅から最寄の駅までの所要時間10分以内が約63%と半数以上の割合を占めており、買い物は新浦安駅周辺に行く人が約76%であった。

**<施設立地動向>**  
東野地区において平成20年度以降、公共施設や集合住宅の立地があった。

**<交通の状況>**  
中町地域には、高速湾岸線、国道357号線、若潮通り、やなぎ通り・シンボルロード、中央公園通りなどがある。新浦安駅周辺の商業地域に来る車と、居住者の通勤、通学の移動、地域外から車が流入し、車が通過する地域にもなっている。今回の調査では、地域全体の交通量は減少しており、また、新町地域に流入する車は、平日より休日の方が交通量が多かった。  
工業ゾーンと接する交差点では、大型車交通量が多くなり、渋滞長も発生していた。  
国道357号線には、主要な交差点が3つあり、浦安立体交差点は、平成18年度調査で見られた休日の流出入交通量の増加傾向は見られなかった。  
次に、富岡立体交差点では、休日に高速湾岸線浦安東行出口を利用し、東京ディズニーリゾートに向かうと推測される交通量の増加が見られた。富岡交番前交差点方面に流出入する交通量は、平日の方が多く、工業ゾーンのためだと考えられる。  
舞浜交差点では、休日に東京ディズニーリゾートを利用する車が、反時計回りに流出入する傾向が見られた。

**地区の課題**

中町地域は開発動向が著しい新町地域と浦安駅方面を結び、市外をつなぐ高速湾岸線や国道357号線が通る地域である。地区内を通過し、他地域へ向かう車の処理が課題である。



## 12.2-1 中町地域

### (1-1) 概要

中町地域は、市の中央部に位置し、元町・新町地域や工業・アーバンリゾートゾーンなど全ての地域と接している。地域内には高速湾岸線や国道 357 号、やなぎ通り・シンボルロード、若潮通りなどの広域幹線道路があり、それらを結ぶ道路ネットワークも整備され、地域へ往来する交通のほか、通過交通が多く見られる。

また、新浦安駅周辺では商業施設が多く立地するなど、交通が集中する要因となっている。

### (2-1) 調査結果

中町地域内にアクセスする主要道路は、高速湾岸線、国道 357 号、やなぎ通り・シンボルロード、若潮通り、市役所通り、さくら通り、中央公園通りなどの広域幹線道路・幹線道路がある。

交通状況を把握する上で、若潮通りとやなぎ通り・シンボルロードの交差する入船交差点 (No. 5)、若潮通りと中央公園通りの交差する富岡交番交差点 (No. 6) の流入交通量を平成 20 年度調査結果と比較するとともに交差点需要率計算結果の比較を行った。

#### 交差点流入交通量

- 入船交差点 (No. 5) では、交差点に流入する交通量は平日で約 6%、休日で約 18%減少した。
- 富岡交番交差点 (No. 6) では、交差点に流入する交通量は平日でほぼ横ばい傾向にあり、休日で約 9%減少した。富岡立体方面から流入する車の渋滞長は平日で 10 時台に最大 70 m、高洲太陽の丘公園方面から流入する車の渋滞長は 11 時台に最大 160m発生した。これは、工業ゾーン方面を利用する大型車両等により発生した。

#### 交差点需要率

2 交差点の交差点需要率※ (ピーク時) をみると、今回の調査では平休日ともに 0.7 未満となっており、一般的に飽和状態の指標値である 0.8~0.9 を大きく下回った。

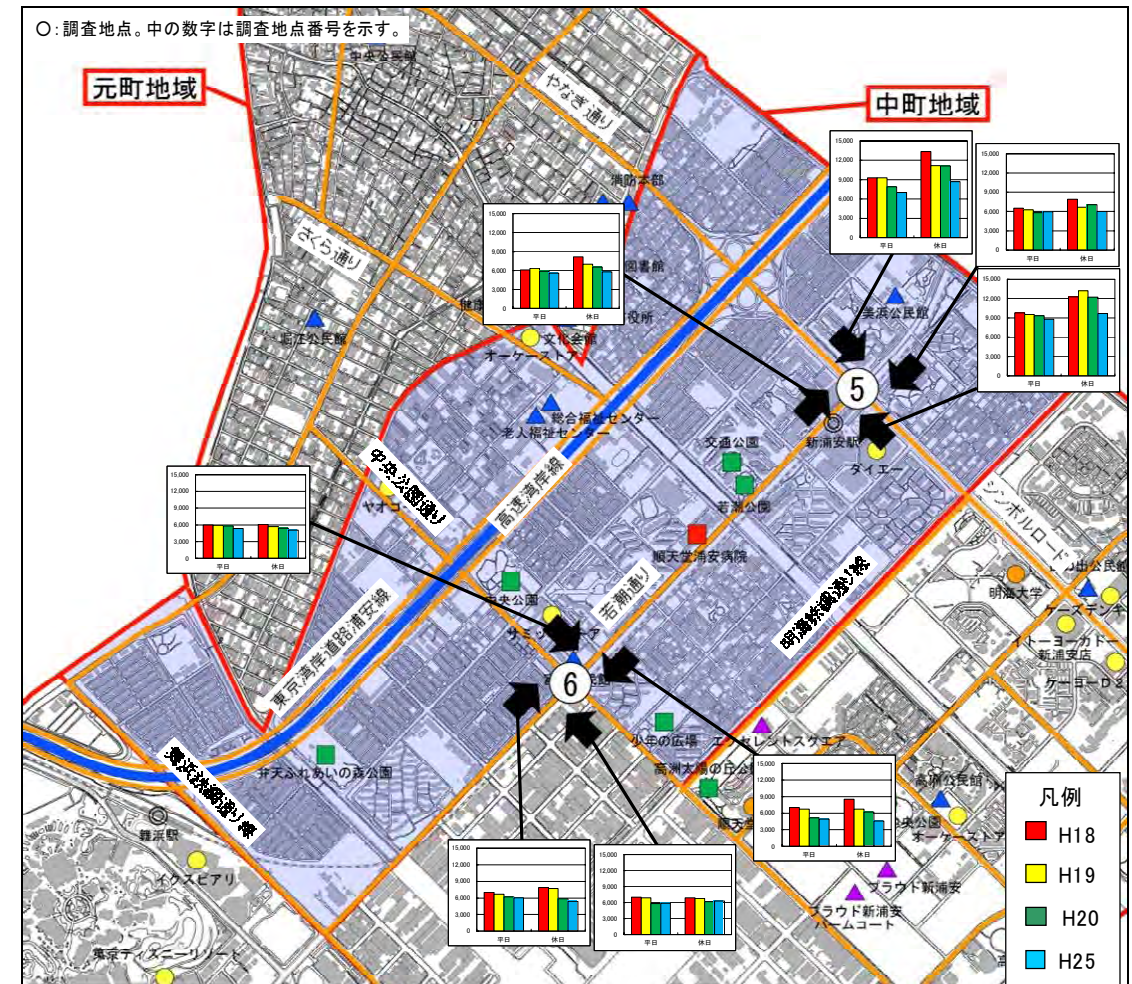
### (3-1) まとめ

上記調査結果からは、一時的に渋滞長の発生が見られるものの、改善を要する交差点は見られない。

表 12-2 中町地域の交通状況

	H18		H19		H20		H25		
	交差点 需要率	ピーク時	交差点 需要率	ピーク時	交差点 需要率	ピーク時	交差点 需要率	ピーク時	
平日	No.5(入船交差点)	0.450	17~18	0.495	17~18	0.467	17~18	0.419	17~18
	No.6(富岡交番交差点)	0.511	8~9	0.420	10~11	0.449	17~18	0.405	17~18
休日	No.5(入船交差点)	0.646	15~16	0.551	14~15	0.529	15~16	0.659	13~14
	No.6(富岡交番交差点)	0.402	17~18	0.392	17~18	0.402	17~18	0.386	16~17

※ 交差点需要率は、交差点全体の交通容量 (交差点の処理能力) を表す指標値である。交差点の需要率は各現示の需要率の合計として求められる値をいう。交差点の需要率が 1.0 より大きい場合は、その交差点の設計交通量をさばくことができない。信号制御交差点の需要率は、実際には信号制御の損失時間 (全赤時間等) のために、0.8~0.9 で飽和状態となる。



交通量は 12 時間 (7~19 時) の合計値

図 12-2 中町地域 (交通量)

○比較データ：平成 18 年度、平成 19 年度、平成 20 年度調査結果と平成 25 年度調査結果 (平日、休日データ)



12.2-2 調査結果

表 12-3 中町地域の交通状況

(1-2) 概要

高速湾岸線及び国道 357 号からの流動を把握するため、やなぎ通り・シンボルロードが高速湾岸線と国道 357 号の上を通過する浦安立体 (No. 4)、中央公園通りが高速湾岸線と国道 357 号の上を通過し信号のある富岡立体 (No. 7)、舞浜鉄鋼通り線と国道 357 号が交差する交差点であり、高速湾岸線は交差点の上部を通過する舞浜交差点 (No. 8) の流入交通量を平成 18 年度調査結果と比較するとともに、交差点需要率計算結果の比較を行った。

		H18		H19		H20		H25	
		交差点 需要率	ピーク時	交差点 需要率	ピーク時	交差点 需要率	ピーク時	交差点 需要率	ピーク時
平日	No.7(富岡立体(オーバーパス))	0.515	18~19	-	-	-	-	0.162	17~18
	No.7(富岡立体(アンダー上り側))	0.691	17~18	-	-	-	-	0.815	8~9
	No.7(富岡立体(アンダー下り側))	0.601	17~18	-	-	-	-	0.518	18~19
	No.8(舞浜交差点)	0.831	7~8	-	-	-	-	0.594	8~9
休日	No.7(富岡立体(オーバーパス))	0.523	16~17	-	-	-	-	0.194	17~18
	No.7(富岡立体(アンダー上り側))	0.698	15~16	-	-	-	-	0.734	7~8
	No.7(富岡立体(アンダー下り側))	0.575	15~16	-	-	-	-	0.510	18~19
	No.8(舞浜交差点)	0.530	9~10	-	-	-	-	0.551	7~8

交差点流入交通量

- 浦安立体 (No. 4) では、4 方向対称のクローバ型立体交差の形をしているため、信号がなく、スムーズに右左折できるメリットがある。国道 357 号から浦安駅方面に流出入する交通量は平日で約 18%、休日で約 24%減少した。新浦安駅方面に流出入する交通量は平日で約 15%、休日で約 31%減少した。
- 富岡立体 (No. 7) では、国道 357 号から元町地域に流出入する交通量は平日で約 19%、休日で約 18%減少した。富岡交番前交差点方面に流出入する交通量は平日で約 10%、休日で約 16%減少した。舞浜交差点方面から流入する車の渋滞長は平日の 8 時、11 時台で最大 200m、休日の 9 時台に最大 190m発生した。富岡交番前交差点方面から流入する車の渋滞長は平日の 17 時台に最大 370m発生した。
- 舞浜交差点 (No. 8) では、国道 357 号から舞浜ローズタウン前交差点方面に流出入する交通量は平日で約 28%増加しており、休日では約 23%減少した。運動公園前交差点方面に流出入する交通量は平日で約 34%、休日で約 23%増加した。舞浜ローズタウン前交差点方面から流入する車の渋滞長は平日の 22 時台で最大 270m、東京方面から流入する車の渋滞長は平日の 9 時台に最大 80m、休日の 21 時台に最大 70m発生した。運動公園前交差点方面から流入する車の渋滞長は休日の 21 時、22 時台に最大 90m発生した。

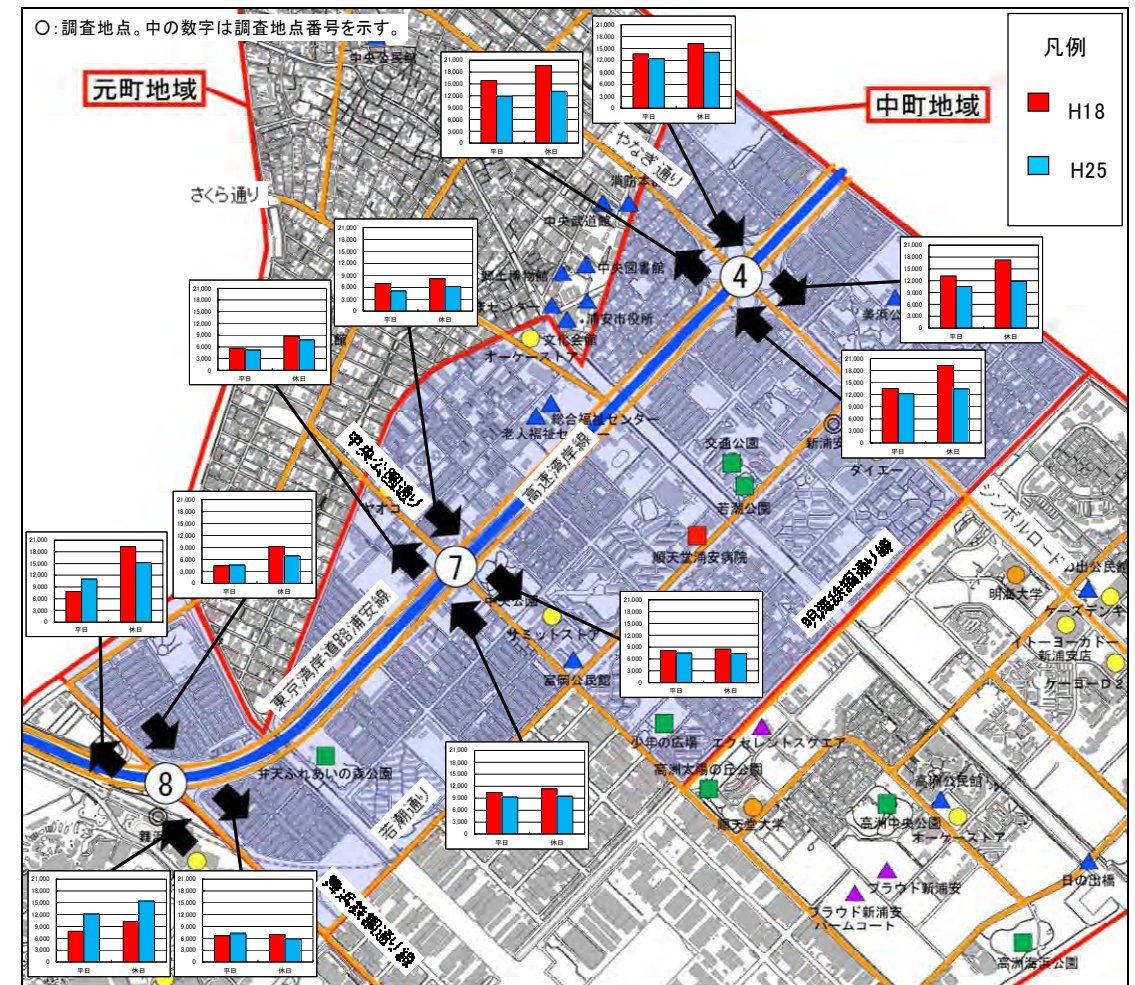
交差点需要率

浦安立体、富岡立体、舞浜交差点の交差点需要率\* (ピーク時) をみると、今回の調査では富岡立体のアンダー上り側の平日 8 時台で 0.815 となり、飽和状態の指標値を示した。

(3-2) まとめ

上記調査結果からは、一時的に渋滞長の発生や飽和状態が見られるものの、改善を要する交差点は見られない。

※ 交差点需要率は、交差点全体の交通容量 (交差点の処理能力) を表す指標値である。交差点の需要率は各現示の需要率の合計として求められる値をいう。交差点の需要率が 1.0 より大きい場合は、その交差点の設計交通量をさばくことができない。信号制御交差点の需要率は、実際には信号制御の損失時間 (全赤時間等) のために、0.8~0.9 で飽和状態となる。



交通量は 18 時間 (7~翌 1 時) の合計値

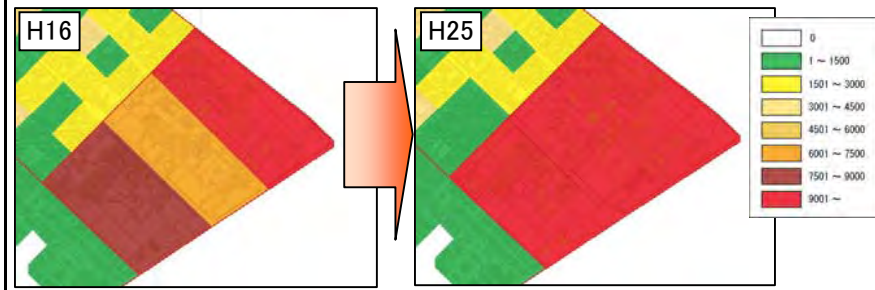
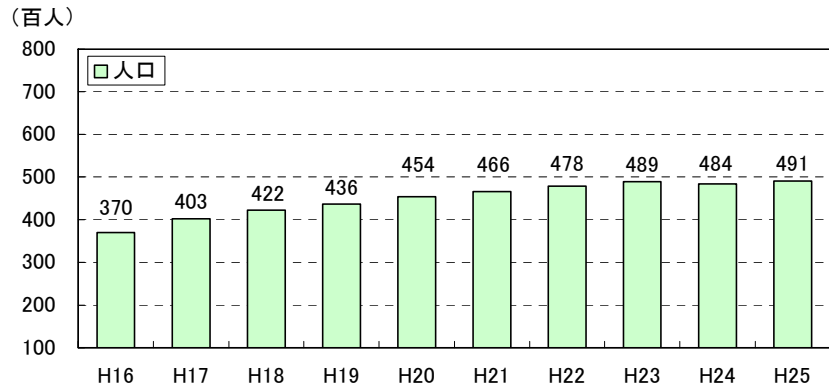
図 12-3 中町地域 (交通量)

○比較データ：平成 18 年度と平成 25 年度調査結果 (平日、休日データ)

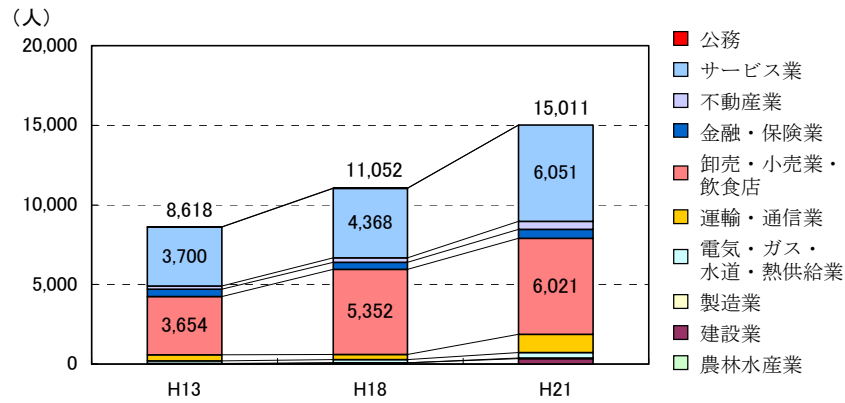


# 新町地域

## 1. 夜間人口の変化



## 2. 従業人口の変化



## 3. 施設立地動向

年度	公共施設	集合住宅	その他
H16		パークシティ東京ベイ新浦安SEA街区 パークシティ東京ベイ新浦安SOL街区	
H17	青少年交流活動センターうら・らめーる 明海の丘公園	シーガーデン新浦安 パークシティ東京ベイ新浦安Coco街区 ラ・フィネス新浦安	
H18	総合公園(一部開設) 日の出おひさま公園	パークシティ・モアナヴィア新浦安	湯巡り万華郷 了徳寺大学
H19			
H20	総合公園		
H21		ブラウド新浦安マリナテラス エクセレントスクエア新浦安 ブラウド新浦安	
H22	高洲公民館の開館		
H23		ブラウド新浦安ハムコート	
H24	日の出橋		
H25			

## 4. 交差点改良等の変化

### 地域の変化

新町地域では、平成19年に入船橋(入船側)の下をくぐる道路が開通。  
平成24年に日の出橋が開通している。

## 5. 地区状況



地区状況(平成25年度)

## 6. まとめ

### 地区全体の特徴

#### <人口の変化>

平成16年から平成25年にかけて、夜間人口が約12,000人ほど増加している。一方、従業人口はほとんどの業種で増加が見られる。

#### <人の移動動向>

パーソントリップ調査では、新町地域は、自動車の保有率が約62%で、浦安の他地域と比べると高い割合であった。自宅から最寄のバス停留所までの歩行時間5分以内の地域が約93%、自宅から最寄の駅までの所要時間10分以内が約48%と半数近い割合を占めており、買い物は新浦安駅周辺に行く人が約73%であった。

#### <施設立地動向>

千葉県企業庁、都市再生機構、民間デベロッパーなどにより計画的に開発が進められており、集合住宅が建設され、それに伴い公共施設の整備も進められている。

#### <交通の状況>

新町地域には、やなぎ通り・シンボルロード、中央公園通り、明海埋立線などがある。居住者の移動と、買い物や公園等のレクリエーション施設を利用する利用者の交通量が見られる。新町地域に流入する車は、平日より休日の交通量が多かった。中央公園通りでは、平日・休日ともあまり交通量は変わらず、居住者の交通量がメインだと推測される。

### 地区の課題

新町地域は、大規模集合住宅や、大型店舗などの開発動向が著しい地域である。これに伴い人口および交通量が増加している。今回の調査では、課題のある交差点は見られなかったが、今後も開発が見込まれることから、経年的に交通状況を観測する必要がある。



## 12.3 新町地域

### (1) 概要

新町地域は、中町地域と工業ゾーンに接しており、地域内にはやなぎ通り・シンボルロード、明海鉄鋼通り線などの広域幹線道路・幹線道路がある。平成24年9月に明海地区と高洲地区を結ぶ日の出橋の開通により、日の出地区から明海地区を通過し、高洲地区を結ぶ2つ目の道路（都計道3.3.8号）がつながり、新町地域の道路ネットワークがさらに整備されている。

地域内には大型店舗が集積する新町地域センター地区や総合公園、高洲海浜公園、墓地公園もあり、交通を集中させる複数の施設等が立地している。

### (2) 調査結果

新町地域にアクセスする主要道路は、やなぎ通り・シンボルロード、明海鉄鋼通り線、中央公園通りなどの広域幹線道路・幹線道路がある。

交通状況を把握する上で、明海交差点（No.13）、高洲太陽の丘公園前交差点（No.14）の新町地域の流出入交通量を平成20年度調査結果と比較するとともに交差点需要率計算結果の比較を行った。

#### 交差点流入交通量

- 明海交差点（No.13）では、新町地域に流出入する交通量は平日で約18%、休日で約29%減少した。工事のため車線規制を行っており、その影響で新浦安駅方面から流入する車の渋滞長は平日の13時台で最大130m、イトーヨーカドー方面から流入する車の渋滞長は休日の12時台で最大400m発生した。
- 高洲太陽の丘公園前交差点（No.14）では、交差点に流出入する交通量はほぼ横ばい傾向にある。断面交通量で見ると、明海交差点の約1/3となった。

#### 交差点需要率

2交差点の交差点需要率※（ピーク時）を見ると、今回の調査では平休日ともに0.6未満となっており、一般的に飽和状態の指標値である0.8~0.9を大きく下回っている。

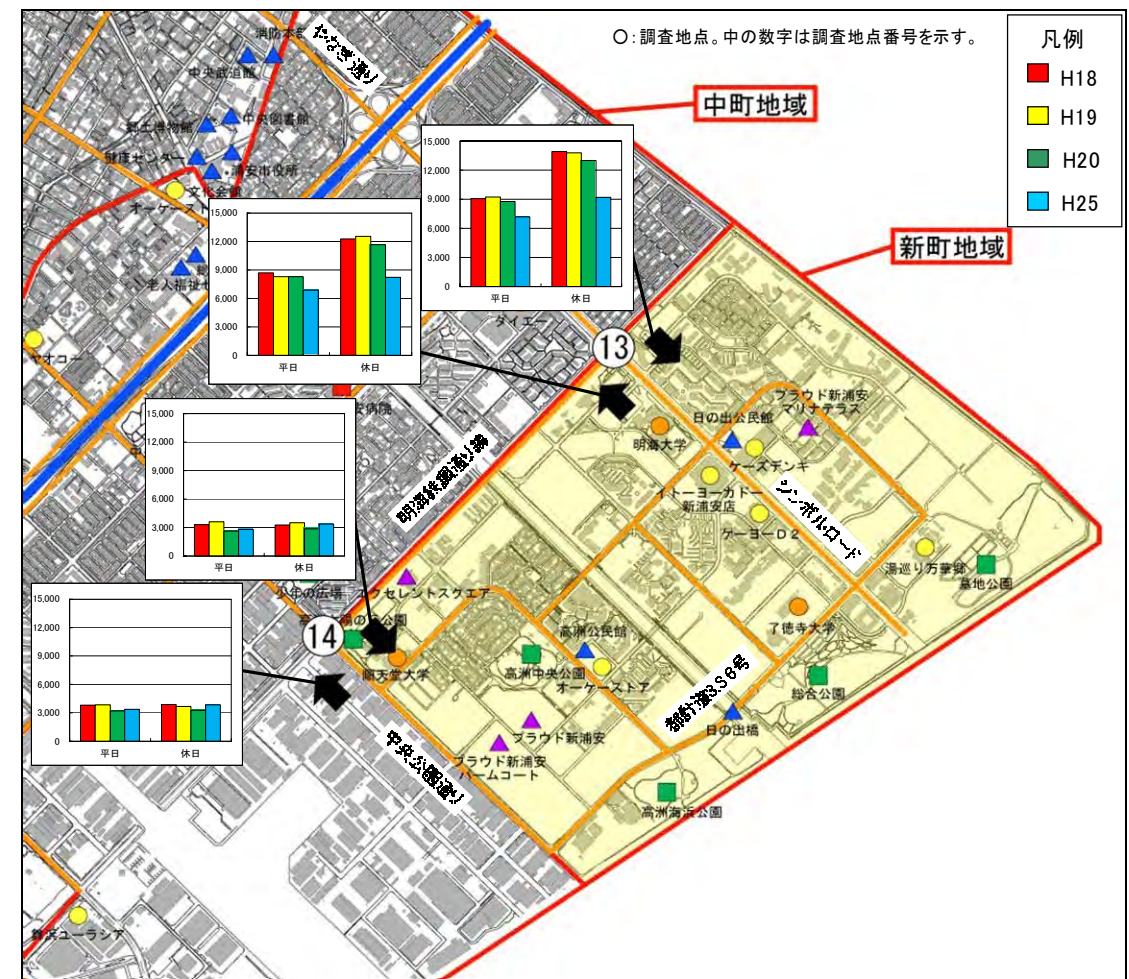
### (3) まとめ

上記調査結果からは、一時的に渋滞長が発生するものの、改善を要する交差点は見られない。

表 12-4 新町地域の交通状況

		H18		H19		H20		H25	
		交差点需要率	ピーク時	交差点需要率	ピーク時	交差点需要率	ピーク時	交差点需要率	ピーク時
平日	No.13(明海交差点)	0.443	17~18	0.422	17~18	0.428	17~18	0.405	8~9
	No.14(高洲太陽の丘公園前交差点)	0.588	8~9	0.488	8~9	0.575	8~9	0.501	8~9
休日	No.13(明海交差点)	0.431	15~16	0.343	15~16	0.361	15~16	0.346	16~17
	No.14(高洲太陽の丘公園前交差点)	0.414	11~12	0.266	12~13	0.292	17~18	0.238	16~17

※ 交差点需要率は、交差点全体の交通容量（交差点の処理能力）を表す指標値である。交差点の需要率は各現示の需要率の合計として求められる値をいう。交差点の需要率が1.0より大きい場合は、その交差点の設計交通量をさばくことができない。信号制御交差点の需要率は、実際には信号制御の損失時間（全赤時間等）のために、0.8~0.9で飽和状態となる。



交通量は12時間（7~19時）の合計値

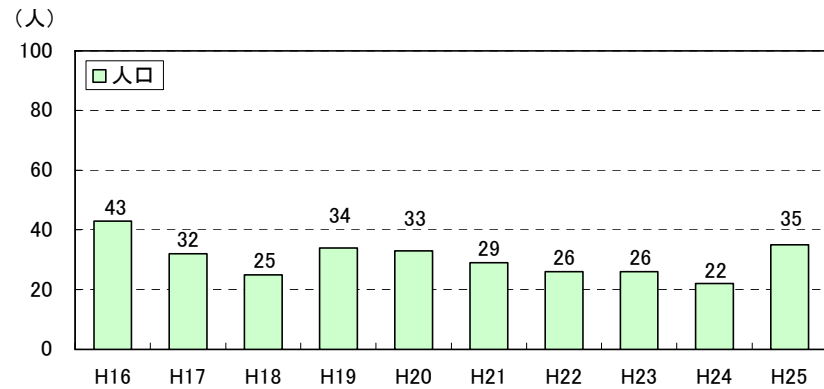
図 12-4 新町地域（交通量）

○比較データ：平成18年度、平成19年度、平成20年度調査結果と平成25年度調査結果（平日、休日データ）

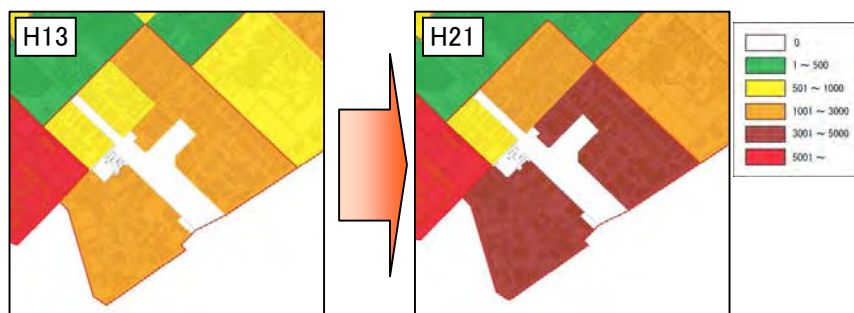
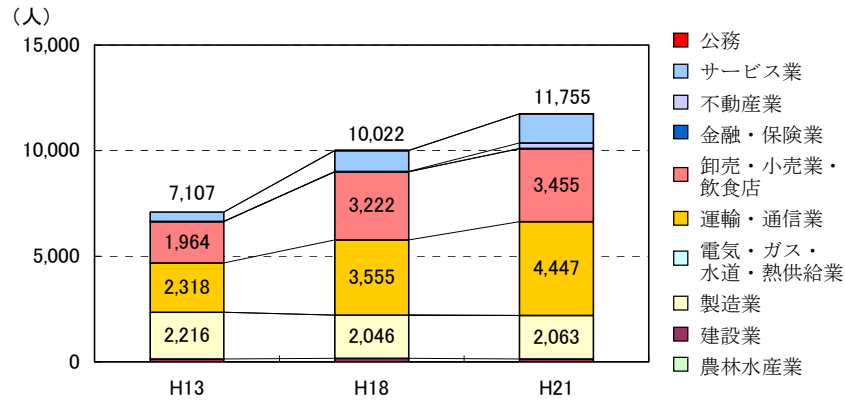


# 工業ゾーン

## 1. 夜間人口の変化



## 2. 従業人口の変化



## 3. 施設立地動向

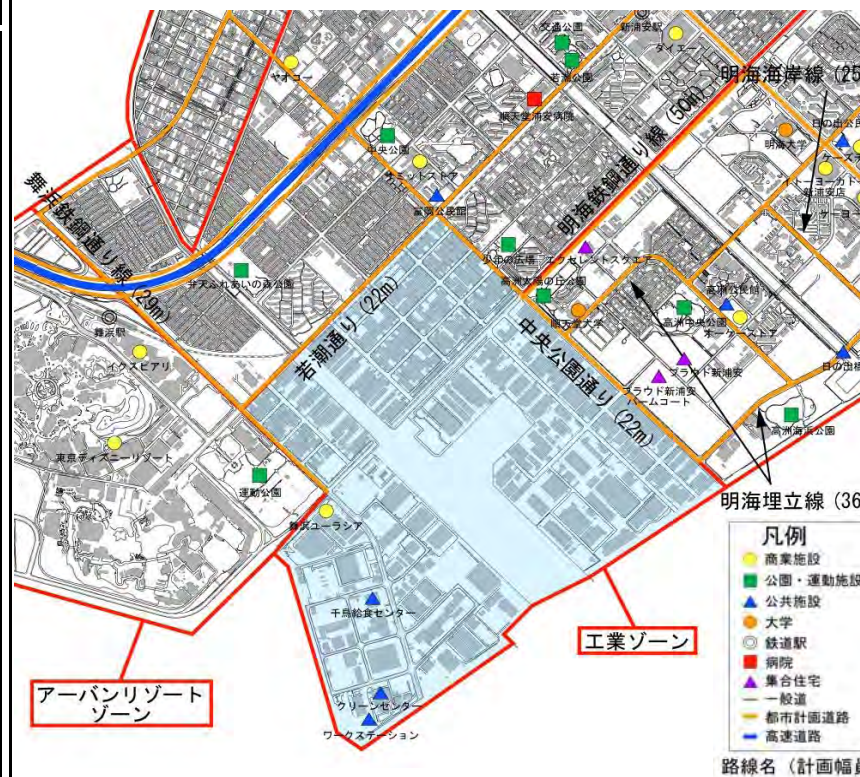
年度	公共施設	集合住宅	その他
H16			
H17			
H18			舞浜ユーラシア
H19			
H20			
H21			
H22	ワークステーションの開設		
H23			
H24	千鳥学校給食センター第3調理場		
H25			

## 4. 交差点改良等の変化

### 地域の変化

工業ゾーンでは、過去10年間で交差点や道路で大きな改良はない。

## 5. 地区状況



地区状況 (平成25年度)

## 6. まとめ

### 地区全体の特徴

#### <人口の変化>

平成16年から平成25年にかけて、夜間人口はほとんどなく、従業人口は運輸・通信業、卸売・小売業・飲食店、サービス業で増加が見られる。

#### <人の移動動向>

工業ゾーンに居住する人口は少なく、流出入の量も同程度であるので、従業者の流出入する交通量がメインだと推測される。

#### <施設立地動向>

千鳥地区においてワークステーション、給食センターなど公共施設の立地が見られた。

#### <交通の状況>

工業ゾーンには、中央公園通り、舞浜鉄鋼通り線、若潮通りなどがあり、大型車が多く通行しているのが特徴である。今回の調査では、以前の調査より全体的な交通量は減少していた。工業ゾーンに流出入する車は、休日より平日の交通量が多かった。

### 地区の課題

特徴ある産業の1つである工業ゾーンは、鉄鋼などの資材を運搬する交通が平日に多く発生していると考えられ、その処理が課題である。大型車交通量のさらなる増加に伴う、交通面・環境面への影響などが考えられ、今後も経年的に交通状況を観察していく必要がある。



## 12.4 工業ゾーン

### (1) 概要

工業ゾーンは、中町地域・新町地域・アーバンリゾートゾーンと接している。ゾーン内には、鉄鋼・流通関連の工場や事務所、倉庫などが立地し、自動車交通は、市外から多くの関係車両が往来し、大型車両の割合も多いことが特徴である。

工業ゾーンへの経路は、多くが高速湾岸線または国道 357 号を利用し、浦安立体から明海鉄鋼通り線・若潮通り、富岡立体から中央公園通り、舞浜交差点から舞浜鉄鋼通り線のいずれかを通行しなければならず、大型車両が住宅地内を通過することなく、幹線道路に到達することのできる交通処理が重要となる。

### (2) 調査結果

工業ゾーンにアクセスする主要道路は、明海鉄鋼通り線、中央公園通り、舞浜鉄鋼通り線、若潮通りである。

交通状況を把握する上で、幹線道路の交差点である運動公園前交差点 (No. 10)、高洲太陽の丘公園前交差点 (No. 14)、見明川中学校交差点 (No. 21) の工業ゾーンの流入交通量を平成 20 年度調査結果と比較するとともに、交差点需要率計算結果の比較を行った。

#### 交差点流入交通量

- 運動公園前交差点 (No. 10) では、工業ゾーンに流入する交通量は平日で約 10%、休日で約 16%減少している。12 時間大型車断面交通量をみると、平日 5,079 台/12h (大型車混入率 48.7%)、休日 3,005 台/12h (大型車混入率 35.4%) となった。なお、千鳥地区から流入する車の渋滞長は、休日の 23 時台に東京ディズニーリゾート®からの退園する車の影響で最大 300m発生した。
- 高洲太陽の丘公園前交差点 (No. 14) では、工業ゾーンに流入する交通量はほぼ横ばい傾向にあり、平日の交通量が多いのが特徴である。12 時間大型車断面交通量をみると、平日 5,669 台/12h (大型車混入率 61.9%)、休日 2,520 台/12h (大型車混入率 56.7%) となった。なお、富岡交番前交差点方面から右折のため流入する車の渋滞長は平日の 11 時台で最大 430m発生した。
- 見明川中学校交差点 (No. 21) では、工業ゾーンに流入する 12 時間大型車断面交通量をみると、平日 394 台/12h (大型車混入率 27.8%)、休日 124 台/12h (大型車混入率 21.3%) となった。

#### 交差点需要率

3 交差点では、全体的に交通量が減少しており、交差点需要率\* (ピーク時) をみると、今回の調査では平休日ともに 0.6 未満となっており、一般的に飽和状態の指標値である 0.8~0.9 を大きく下回っている。

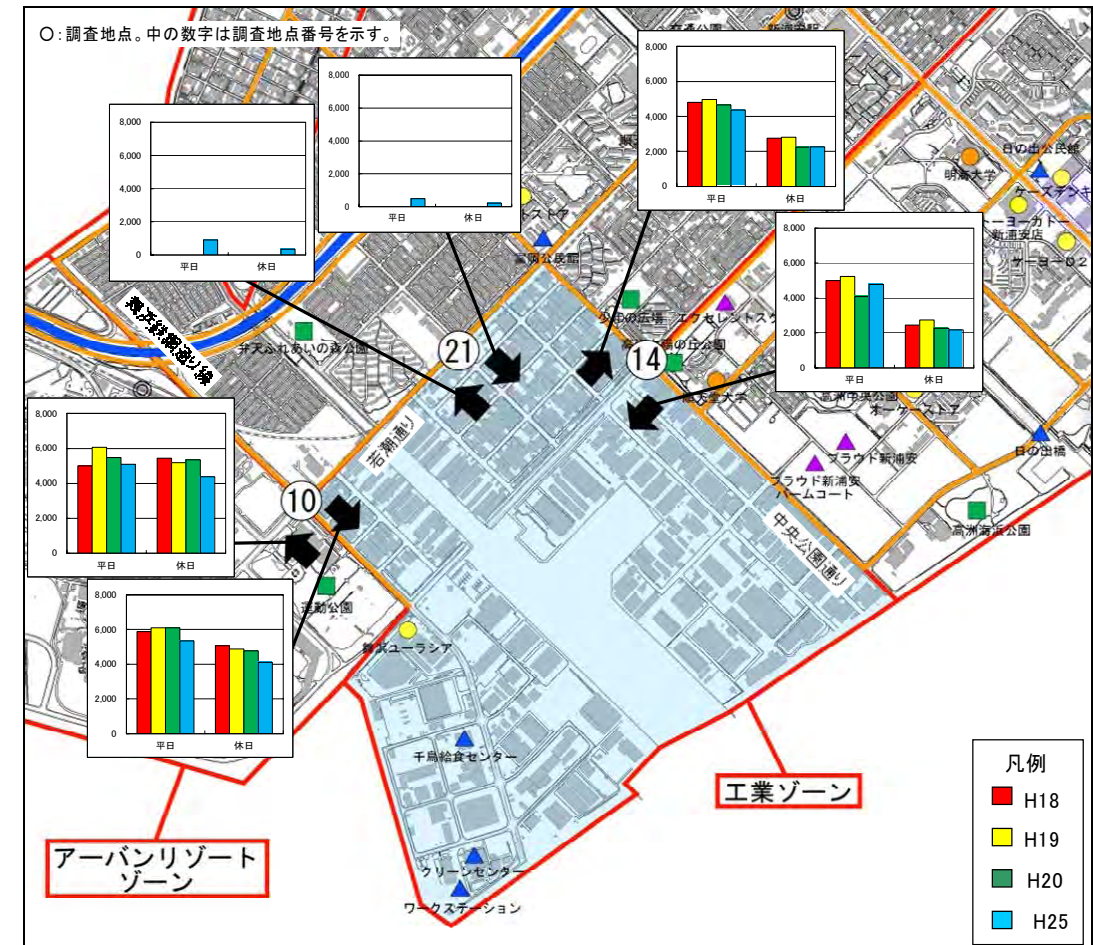
### (3) まとめ

上記調査結果からは、一時的に渋滞長の発生が見られるものの、改善を要する交差点は見られない。

表 12-5 工業ゾーンの交通状況

		H18		H19		H20		H25	
		交差点 需要率	ピーク時	交差点 需要率	ピーク時	交差点 需要率	ピーク時	交差点 需要率	ピーク時
平日	No.10(運動公園前交差点)	0.430	18~19	0.557	16~17	0.516	17~18	0.340	21~22
	No.14(高洲太陽の丘公園前交差点)	0.588	8~9	0.488	8~9	0.575	8~9	0.501	8~9
	No.21(見明川中学校交差点)	-	-	-	-	-	-	0.200	11~12
休日	No.10(運動公園前交差点)	0.682	22~23	0.646	21~22	0.579	21~22	0.558	21~22
	No.14(高洲太陽の丘公園前交差点)	0.414	11~12	0.266	12~13	0.292	17~18	0.238	16~17
	No.21(見明川中学校交差点)	-	-	-	-	-	-	0.170	15~16

- \* 交差点需要率は、交差点全体の交通容量 (交差点の処理能力) を表す指標値である。交差点の需要率は各現示の需要率の合計として求められる値をいう。交差点の需要率が 1.0 より大きい場合は、その交差点の設計交通量をさばくことができない。信号制御交差点の需要率は、実際には信号制御の損失時間 (全赤時間等) のために、0.8~0.9 で飽和状態となる。



交通量は 12 時間 (7~19 時) の合計値

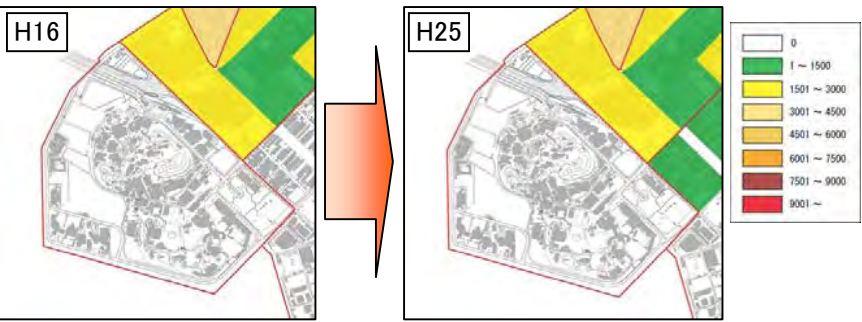
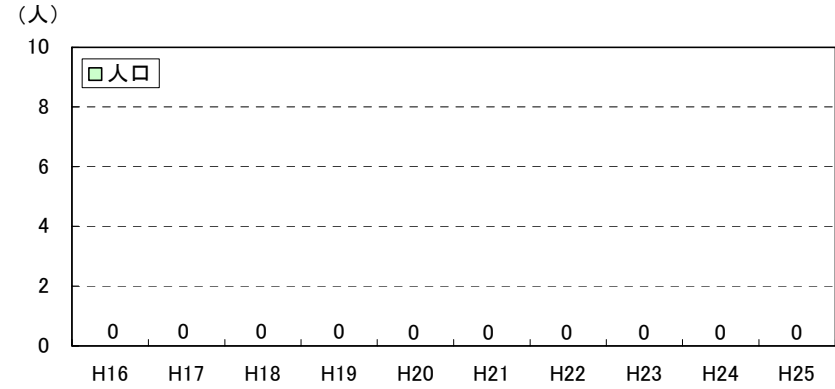
図 12-5 工業ゾーン (交通量)

○比較データ：平成 18 年度、平成 19 年度、平成 20 年度調査結果と平成 25 年度調査結果 (平日、休日データ)

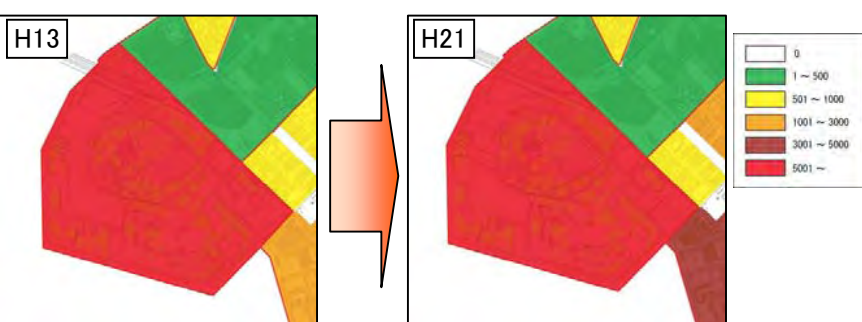
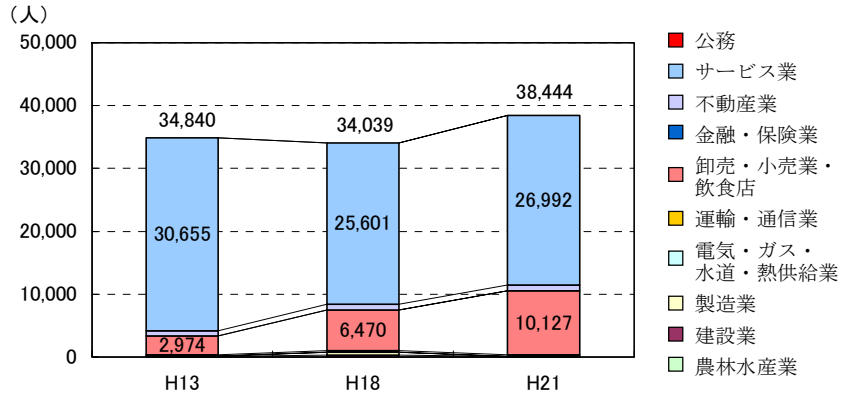


# アーバンリゾートゾーン

## 1. 夜間人口の変化



## 2. 従業人口の変化



## 3. 施設立地動向

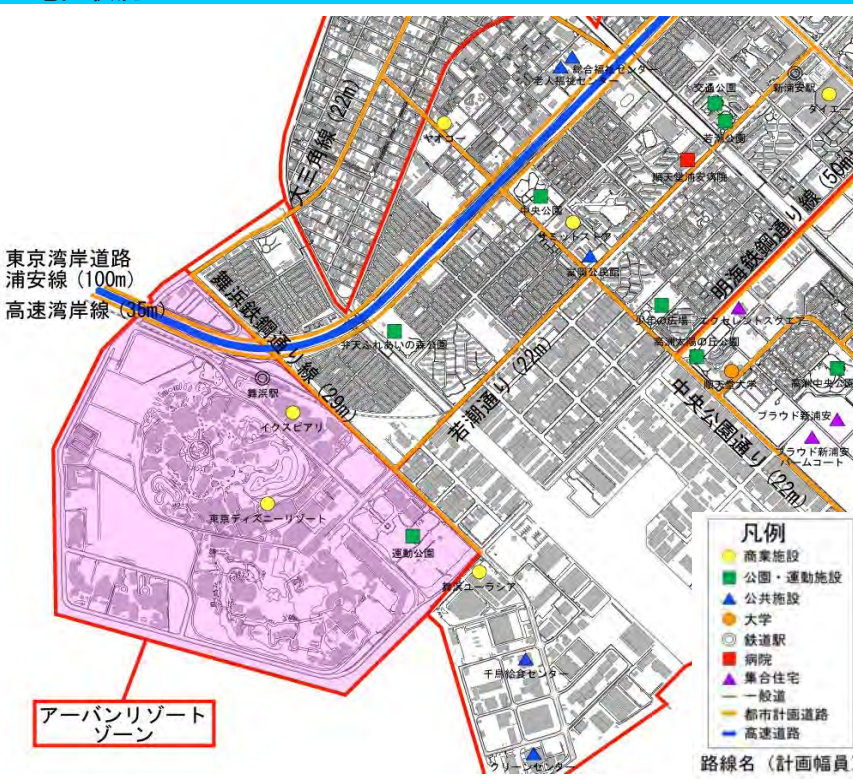
	公共施設	集合住宅	その他
H16			
H17			
H18			
H19			
H20			東京ディズニーランドホテルの開設
H21			
H22			
H23			
H24			
H25			

## 4. 交差点改良等の変化

**地域の変化**

アーバンリゾートゾーンでは、過去10年間で交差点や道路で大きな改良は無い。

## 5. 地区状況



地区状況 (平成25年度)

## 6. まとめ

### 地区全体の特徴

**<人口の変化>**  
平成16年から平成25年にかけて、夜間人口0人であり、従業人口は約38,000人に増加している。

**<人の移動動向>**  
アーバンリゾートゾーンに居住する人口はなく、流出入の量も同程度であるので、従業者や、東京ディズニーリゾート関連施設を利用するために流出入する交通量がメインだと推測される。

**<施設立地動向>**  
平成20年に東京ディズニーランドホテルがオープンしている。

**<交通の状況>**  
アーバンリゾートゾーンには、舞浜鉄鋼通り線などがある。舞浜鉄鋼通り線は、平日は工業ゾーンを利用する交通量がメインであり、休日はアーバンリゾートゾーンを利用する交通量がメインであると推測される。今回の調査では、以前の調査より平日の交通量は増加しており、休日の交通量は減少していた。アーバンリゾートゾーンに流出入する車は、平日より休日の交通量が多かった。ディズニーリゾートに来園しようとする車の流動は、舞浜交差点(No.8)→舞浜ローズタウン前交差点(No.9)→ディズニーリゾートといった舞浜鉄鋼通り線を利用したルートがメインルートとして定着している。ディズニーリゾートから退園しようとする車の流動は、運動公園前交差点(No.10)→舞浜交差点(No.8)といった舞浜鉄鋼通り線を利用したルートがメインルートとして定着している。

### 地区の課題

ディズニーリゾート関係で発生する交通の円滑化が課題である。特に朝と夕方から夜にかけてのピーク時間での交通混雑を緩和する施策のひとつとして、舞浜交差点の立体化が挙げられる。今後とも経年的に交通状況を観察していく必要があると言える。



## 12.5 アーバンリゾートゾーン

### (1) 概要

アーバンリゾートゾーンは、中町地域・工業ゾーンと接している。ゾーン内には、テーマパークやホテル、大型商業施設などが集積し、千葉県内だけでなく県外からも多くの観光客が訪れる。

アーバンリゾートゾーンへの経路は、多くが高速湾岸線または国道 357 号を利用し、舞浜交差点から舞浜鉄鋼通り線、浦安立体あるいは富岡立体から若潮通りや大三角線を通行するなどの幹線道路を経由することとなるため、限られた経路に交通が集中することから、交通処理が重要である。

### (2) 調査結果

アーバンリゾートゾーンにアクセスする主要道路は、大三角線、舞浜鉄鋼通り線、若潮通りがある。

交通状況を把握する上で、大三角線と交差する舞浜ローズタウン前交差点 (No. 9) 及び若潮通りと交差する運動公園前交差点 (No. 10) におけるアーバンリゾートゾーンの流出入交通量を平成 20 年度調査結果と比較するとともに、交差点需要率計算結果の比較を行った。

- 交差点流入交通量
- 舞浜ローズタウン前交差点 (No. 9) では、アーバンリゾートゾーンに流出入する交通量は平日で約 25% 増加し、休日で約 28% 減少しているものの休日の交通量が多いのが特徴である。なお、平日では目立った渋滞長は無いが、休日では舞浜交差点方面から流入する車で、9 時台に東京ディズニーリゾート®へ来園する車の影響で最大 50m、東京ディズニーリゾート®方面から流入する車で、23 時台に退園する車の影響で最大 2,190m 発生した。
  - 運動公園前交差点 (No. 10) では、アーバンリゾートゾーンに流出入する交通量は平日で約 21% 増加し、休日で約 23% 減少しているものの休日の交通量が多いのが特徴である。なお、平日では東京ディズニーリゾート®方面から流入する車の渋滞長は、23 時台に退園する車の影響で最大 810m、休日では同方面から 23 時台に最大 3,840m 発生した。

#### 交差点需要率

2 交差点の交差点需要率※ (ピーク時) をみると、今回の調査では、平日で 0.6 未満であるが、休日は舞浜ローズタウン前交差点 (No. 9) で 0.736 となっていることから、通過交通量がさらに集中すれば、飽和状態となることも考えられる。

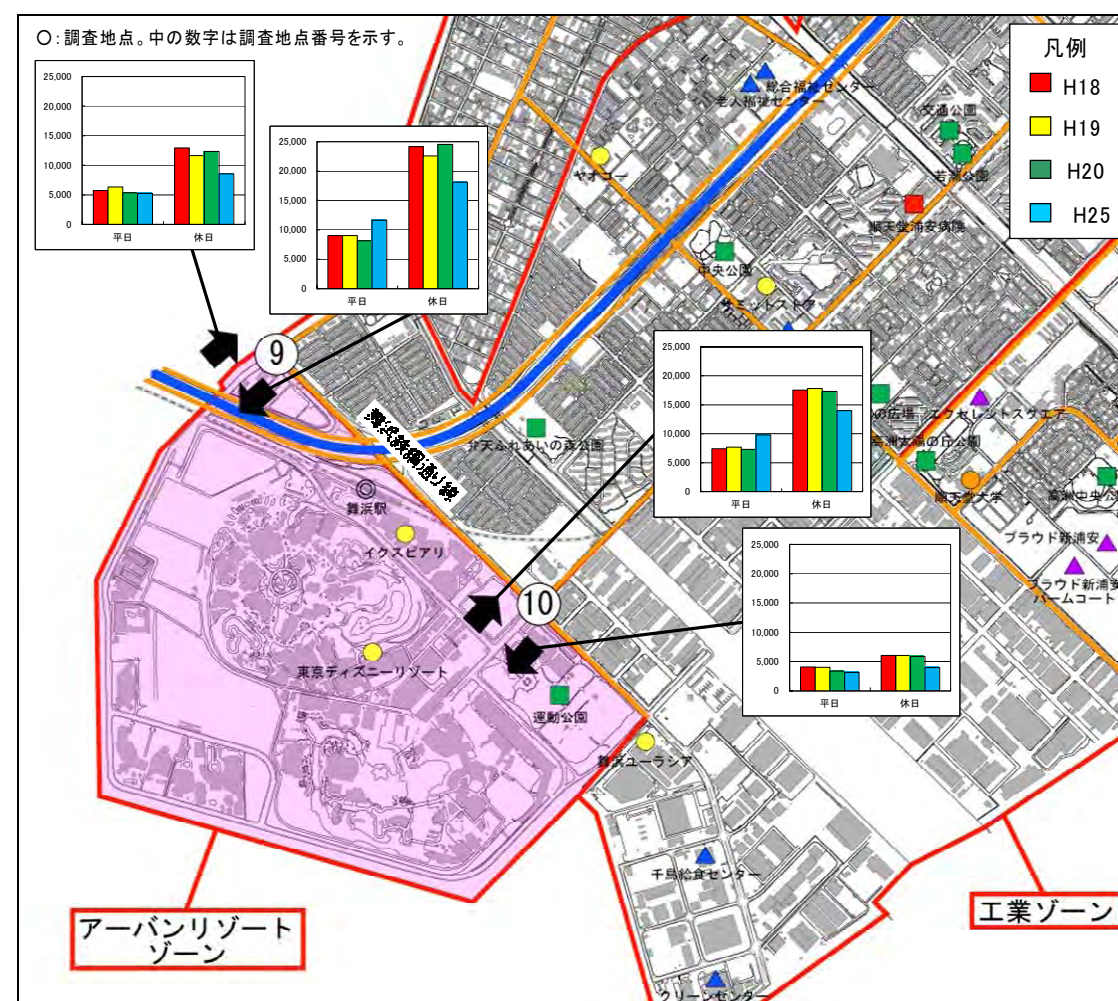
### (3) まとめ

上記調査結果からは、一時的に渋滞長の発生が見られるものの、改善を要する交差点は見られない。

表 12-6 アーバンリゾートゾーンの交通状況

	H18		H19		H20		H25		
	交差点 需要率	ピーク時	交差点 需要率	ピーク時	交差点 需要率	ピーク時	交差点 需要率	ピーク時	
平日	No.9(舞浜ローズタウン前交差点)	0.317	10~11	0.268	8~9	0.247	9~10	0.541	8~9
	No.10(運動公園前交差点)	0.430	18~19	0.557	16~17	0.516	17~18	0.340	21~22
休日	No.9(舞浜ローズタウン前交差点)	0.736	8~9	0.625	7~8	0.616	7~8	0.736	7~8
	No.10(運動公園前交差点)	0.682	22~23	0.646	21~22	0.579	21~22	0.558	21~22

※ 交差点需要率は、交差点全体の交通容量 (交差点の処理能力) を表す指標値である。交差点の需要率は各現示の需要率の合計として求められる値をいう。交差点の需要率が 1.0 より大きい場合は、その交差点の設計交通量をさばくことができない。信号制御交差点の需要率は、実際には信号制御の損失時間 (全赤時間等) のために、0.8~0.9 で飽和状態となる。



交通量は 18 時間 (7~翌 1 時) の合計値

図 12.6 アーバンリゾートゾーン (交通量)

○比較データ : 平成 18 年度、平成 19 年度、平成 20 年度調査結果と平成 25 年度調査結果 (平日、休日データ)