

松戸市地域公共交通計画 (骨子案)

－ 目 次 －

第1章. はじめに

1.1 計画策定の目的	1
1.2 本計画の位置づけ.....	1
1.3 計画期間	2
1.4 計画区域	2

第3回協議会での報告事項

第2章. 本市の移動に関する現況

2.1 現況把握	3
2.2 各種調査結果	19
2.3 本市を取り巻く現況の整理	22

第3章. 地域公共交通計画の基本的な方針

3.1 松戸市地域公共交通計画の理念	23
3.2 課題と将来像	23
3.3 取組の基本方針	24

3.4 めざすべき地域交通ネットワーク	25
---------------------------	----

議題(1)

第4章. 実施施策

4.1 施策の全体像	
4.2 事業内容	
4.3 本市における取組展開	

議題(2)(3)

第5章. 計画の達成状況の評価

5.1 本計画の検証方法	
5.2 本計画の評価・推進体制	

1. はじめに

1.1 計画策定の目的

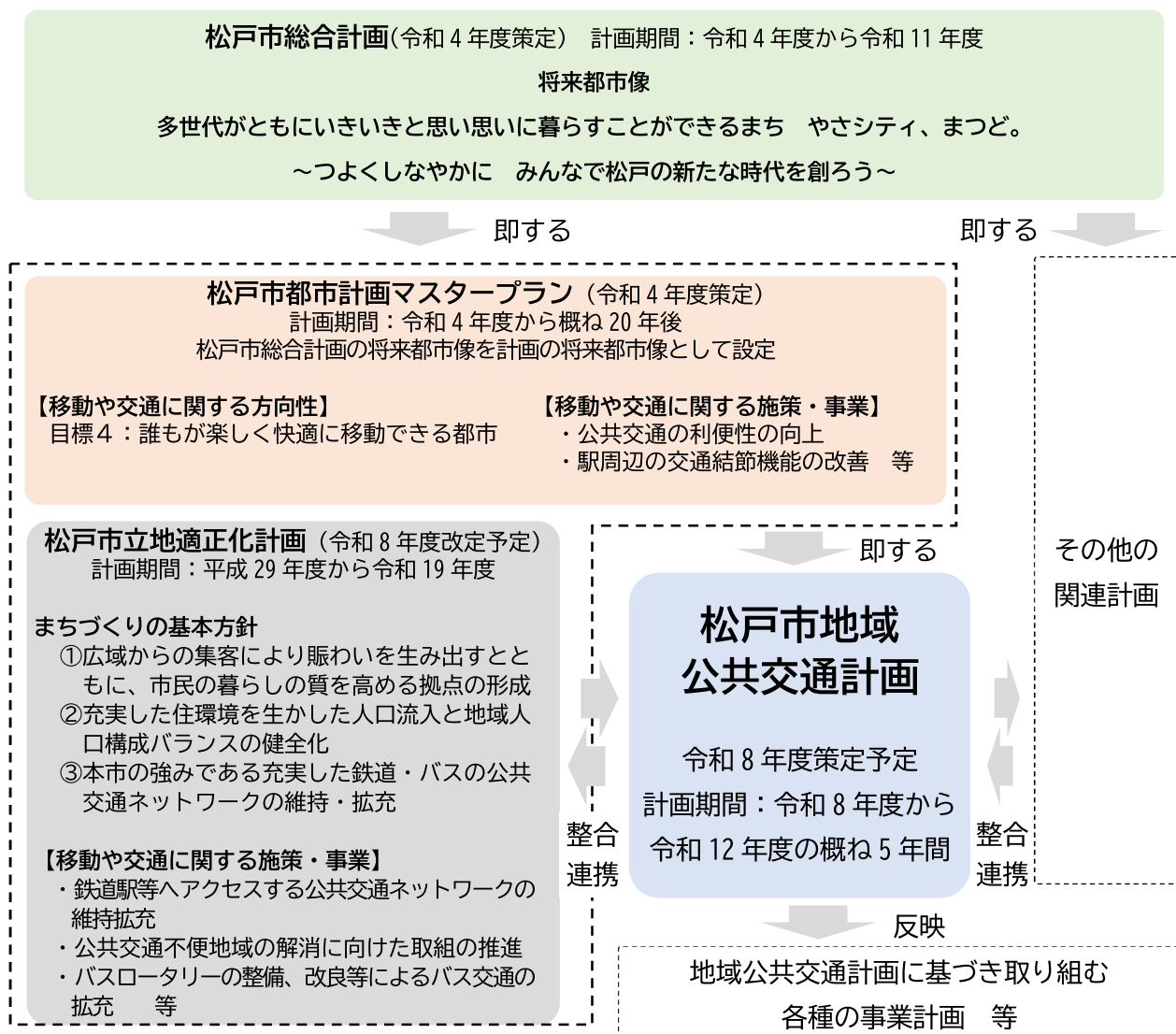
地域の移動に関する課題は、少子高齢化社会や 2024 年問題による乗務員不足の深刻化など、昨今の社会状況に伴って、今後さらに多様化・複雑化することが想定されます。

このような背景も踏まえ、公共交通だけでなく、地域の移動に関する課題を整理し、めざすべき施策の方向性等を示すマスタープランとして、「松戸市地域公共交通計画」を策定します。

1.2 本計画の位置付け

本計画の策定にあたっては、本市の上位・関連計画と整合・連携を図ります。

「松戸市総合計画」(令和 4 年)で定められている将来都市像の実現に資する計画とし、「松戸市都市計画マスタープラン」(令和 4 年)に定める方向性に即して具体的な施策・事業を検討するほか、「松戸市立地適正化計画」(令和 8 年改定予定)やその他の関連計画における移動に関する内容との整合・連携を図ります。

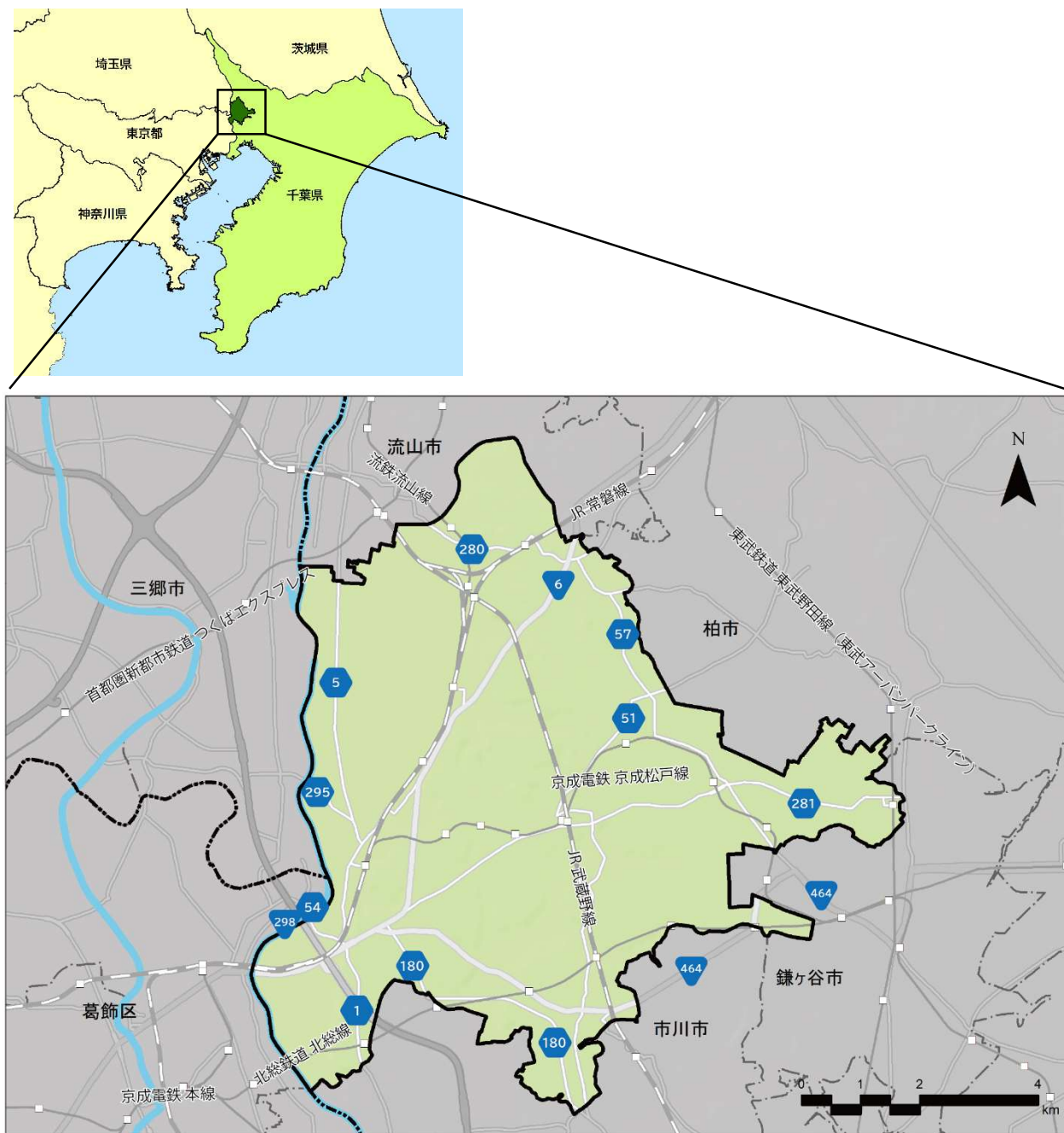


1.3 計画期間

本計画の計画期間は、令和 8 年度から令和 12 年度の概ね 5 年間とします。

1.4 計画区域

本計画の対象区域は、本市全域とします。



2. 本市の移動に関する現況

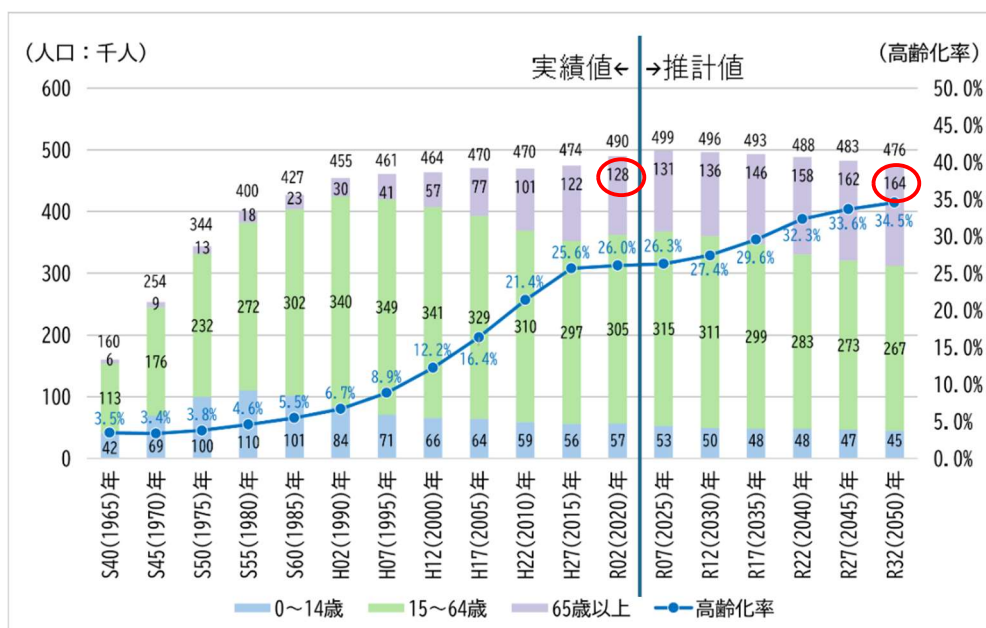
2.1 現況把握

2.1.1 人口

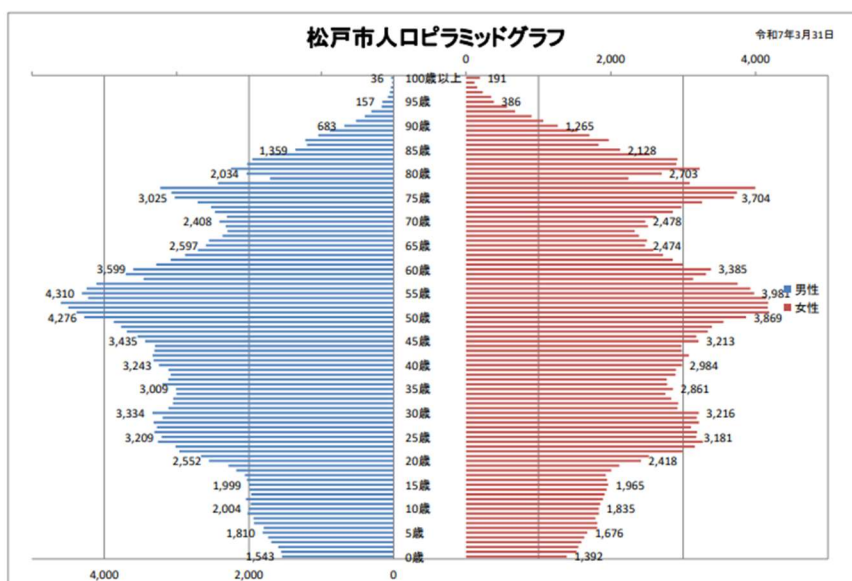
本市の人口は、2024(令和6)年6月7日に50万人に到達しましたが、国立社会保障・人口問題研究所の将来人口推計によれば、2025(令和7)年をピークに人口は減少、高齢化率は上昇し、2050(令和32)年には高齢者人口が現在の約1.3倍になり、全体の3分の1となることが予測されています。

2025(令和7)年3月31日時点の人口ピラミッドをみても、50～60歳、75～80歳にピークがあり、将来的な高齢者人口の増加が見込まれます。

図 本市の人口推移



出典：国勢調査(1965(S40)年～2020(R2)年)、国立社会保障・人口問題研究所(2025(R7)年～2050(R32)年)



出典：住民基本台帳人口(2025(令和7)年)

2.1.2 都市構造

本市の強みである鉄道ネットワークを十分に生かす観点から、松戸市都市計画マスタープランにおいて、鉄道駅を中心に16か所の拠点を設定しています。

- 広域交流拠点

商業・業務機能や行政機能・文化機能など高次の都市機能が集積し、地区内外の人々が交流し、多様な活動を行う拠点

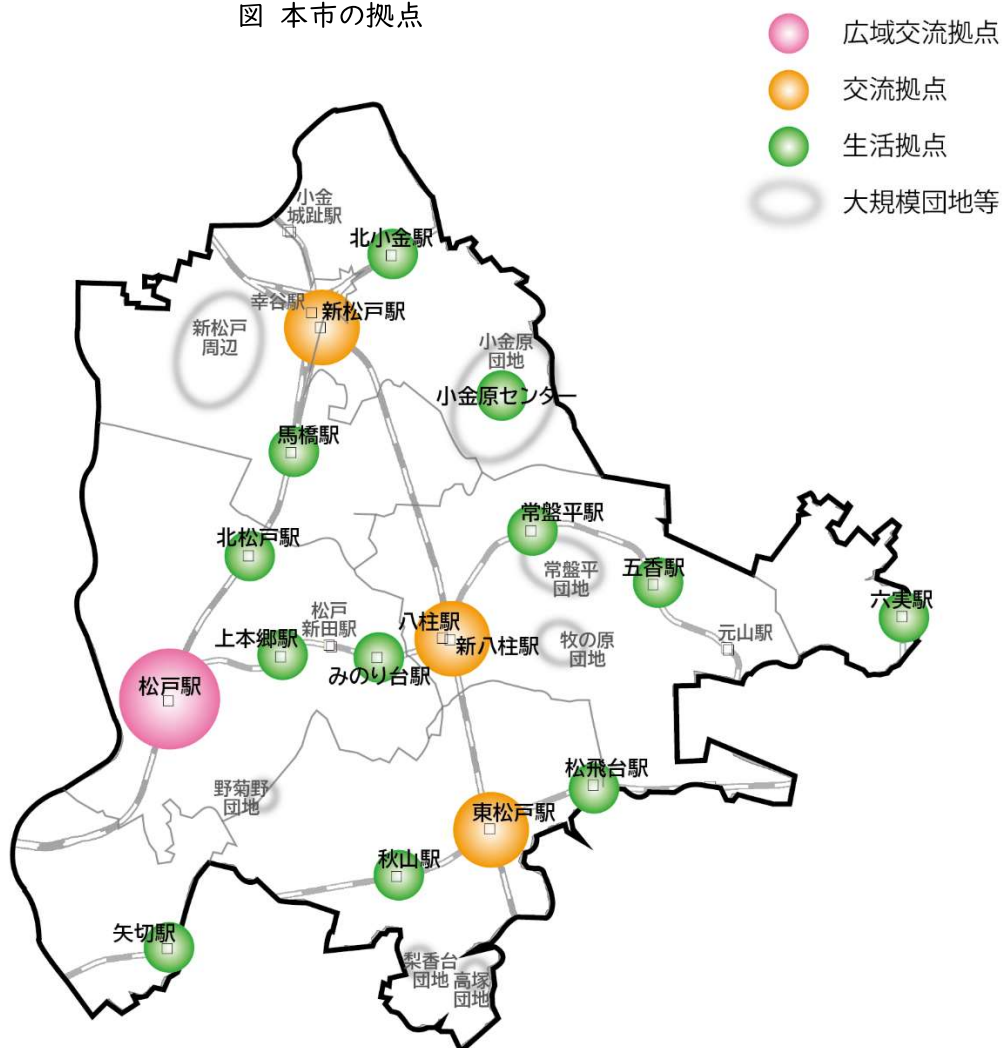
- 交流拠点

交通結節点としての利便性の高さを生かしながら、広域性・集客性の高い都市機能が集積した拠点

- 生活拠点

日常生活に必要な身近な商業・サービス機能が集積した拠点

図 本市の拠点



資料:松戸市都市計画マスタープラン

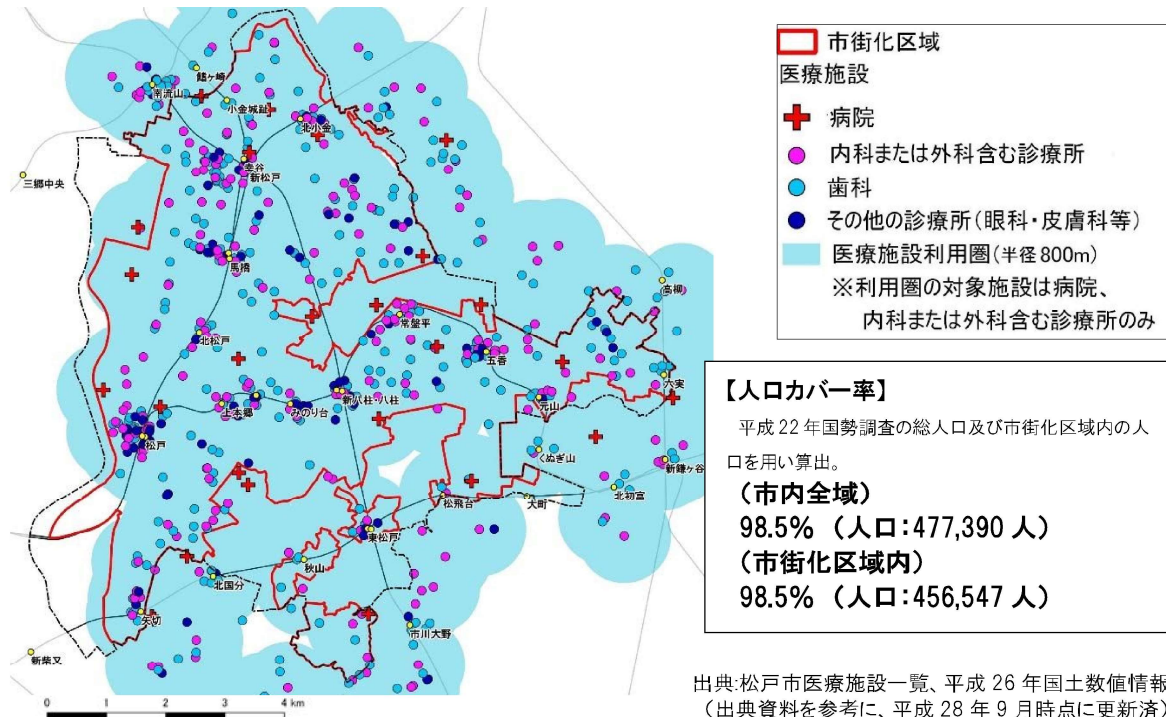
松戸市立地適正化計画

※ 今後再視認データに更新予定

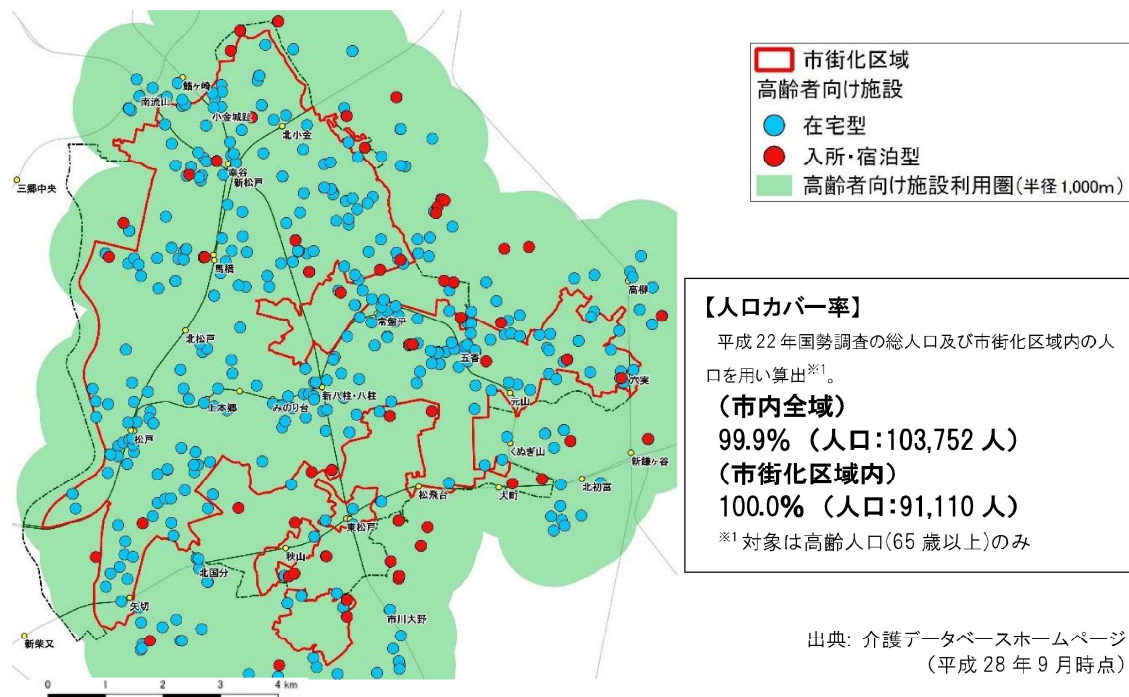
2.1.3 都市機能

市には、医療、福祉、子育て支援、商業等の生活を支える都市機能が多数分布しています。

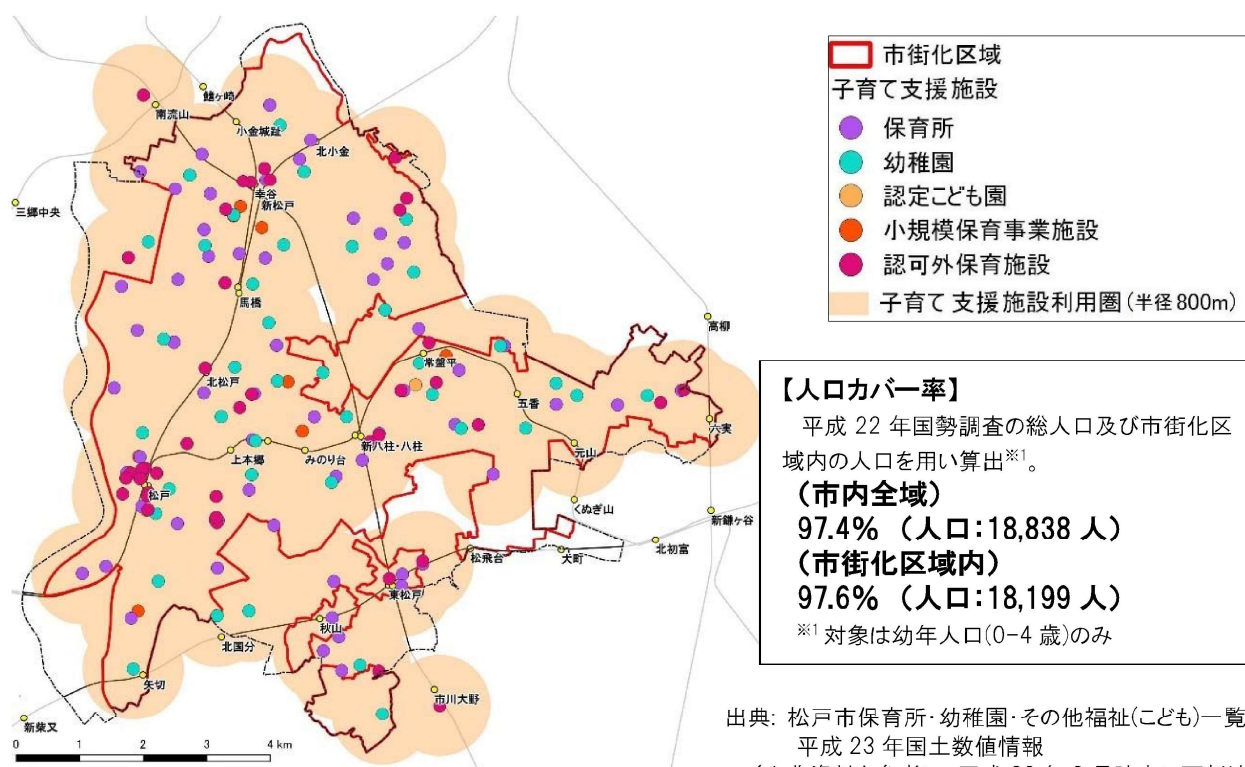
(1) 医療施設



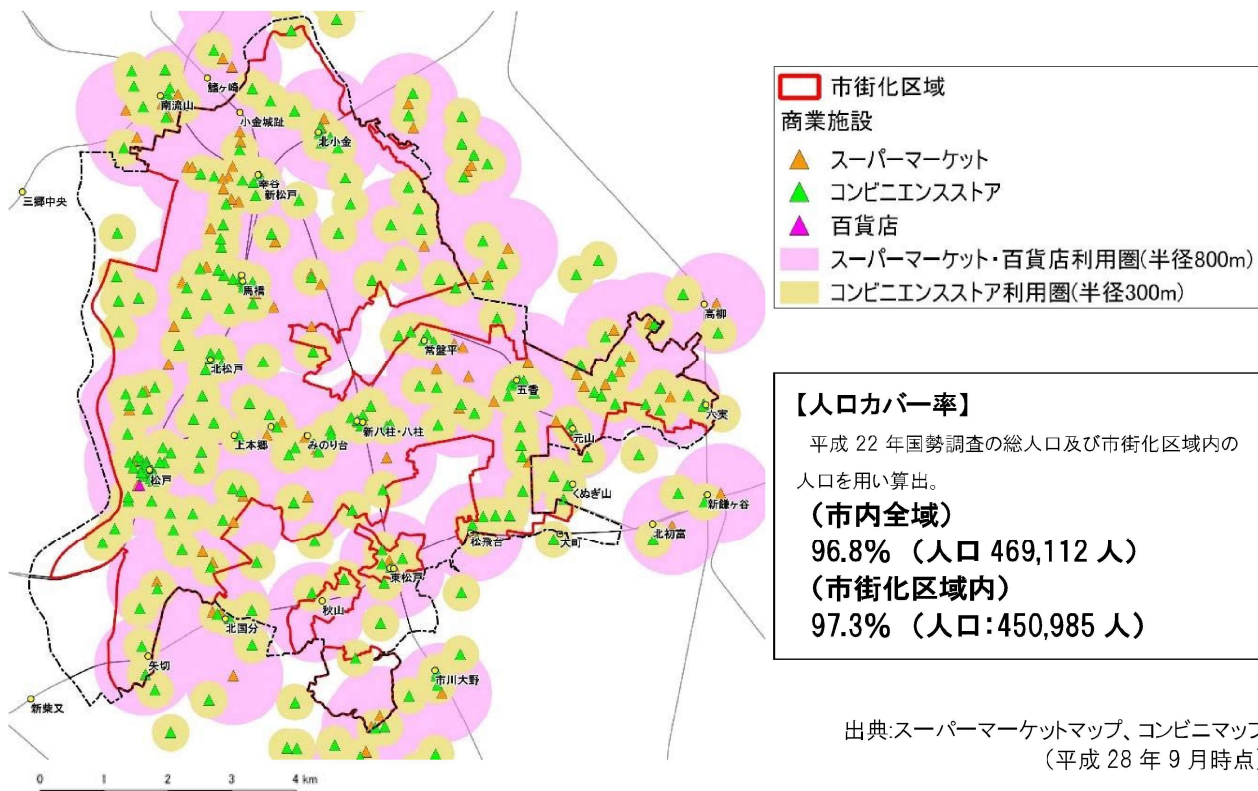
(2) 福祉施設



(3) 子育て支援施設



(4) 商業施設



(5) 都市機能の人口カバー率

本市の都市機能の人口カバー率※は、他の自治体と比較して高い充実度となっています。

※人口カバー率…総人口に占める、各施設の利用圏に居住する人口の割合

表 各種都市機能の人口カバー率

(%)

対象	他自治体平均値			松戸市	
	全国	三大都市圏	地方都市圏 概ね 50 万人	市内全域	市街化区域 のみ
医療施設	85.0	92.0	86.0	98.5	98.5
高齢者向け施設	72.0	75.0	80.0	99.9	100.0
子育て施設	74.0	81.0	76.0	97.4	97.6
商業施設	75.0	83.0	75.0	96.8	97.3

資料：松戸市立地適正化計画

2.1.4 地域交通の現状

(1) 地域公共交通の現状

本市には、複数の鉄道路線、バス路線が運行していることに加えて、タクシーが市全域をカバーするなど、多様な地域公共交通が運行しています。これらの公共交通の現状を以下に示します。

表 本市の地域公共交通の現状

鉄道	JR 東日本	2 路線7 駅(常磐線・武蔵野線)	6 路線 23 駅
	京成電鉄	1 路線8 駅(京成松戸線)	
	北総鉄道	1 路線4 駅(北総線)	
	東武鉄道	1 路線1 駅(東武野田線)	
	流鉄	1 路線3 駅(流鉄流山線)	
路線バス	京成バス千葉ウエスト(旧:松戸新京成バス)	12 路線37 系統	
	京成バス千葉ウエスト(旧:京成バス)	7 路線22 系統	
	京成バス千葉セントラル(旧:ちばレインボーバス)	3 路線4 系統	
	東武バスセントラル	3 路線5 系統	
コミュニティバス	松戸市ゆめいろバス(中和倉コース)	1 路線2 系統	
	松戸市ゆめいろワゴンバス高塚新田コース	1 路線1 系統	
タクシー	市内に7 社(約 450 台)		

20〇〇(令和〇)年〇月時点

(2) その他の移動手段

本市には、2.1.4 に示す公共交通に加えて、下記のような地域交通があります。

その他	≪松戸市≫ ・グリーンスローモビリティ【松戸モデル】(4 地区) ・シェアサイクル ・シャトルバス(総合医療センター) ≪民間事業者≫ ・福祉有償運送(8 団体) ・介護タクシー(5 社) ・巡回・送迎・シャトルバス ・シェアカー ・シェアサイクル など
-----	--

2025(令和5)年 5 月時点

(3) 地域公共交通分布状況及びカバー率

鉄道路線・バス路線は、下図のように分布しており、松戸市立地適正化計画によると、人口カバー率は市内全域で 87.1%、市街化調整区域内で 87.6%となっています。

図 鉄道・バスの運行状況

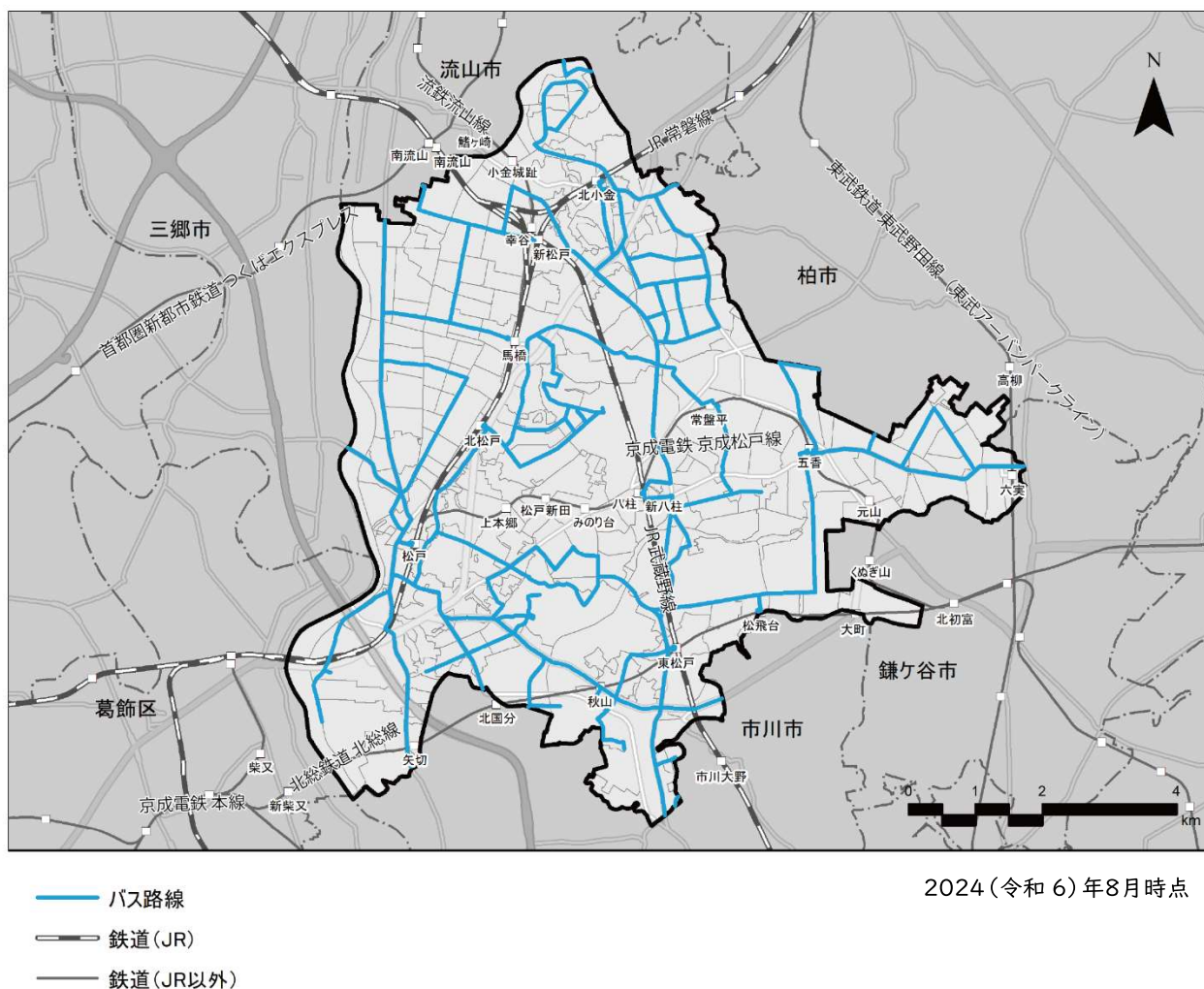


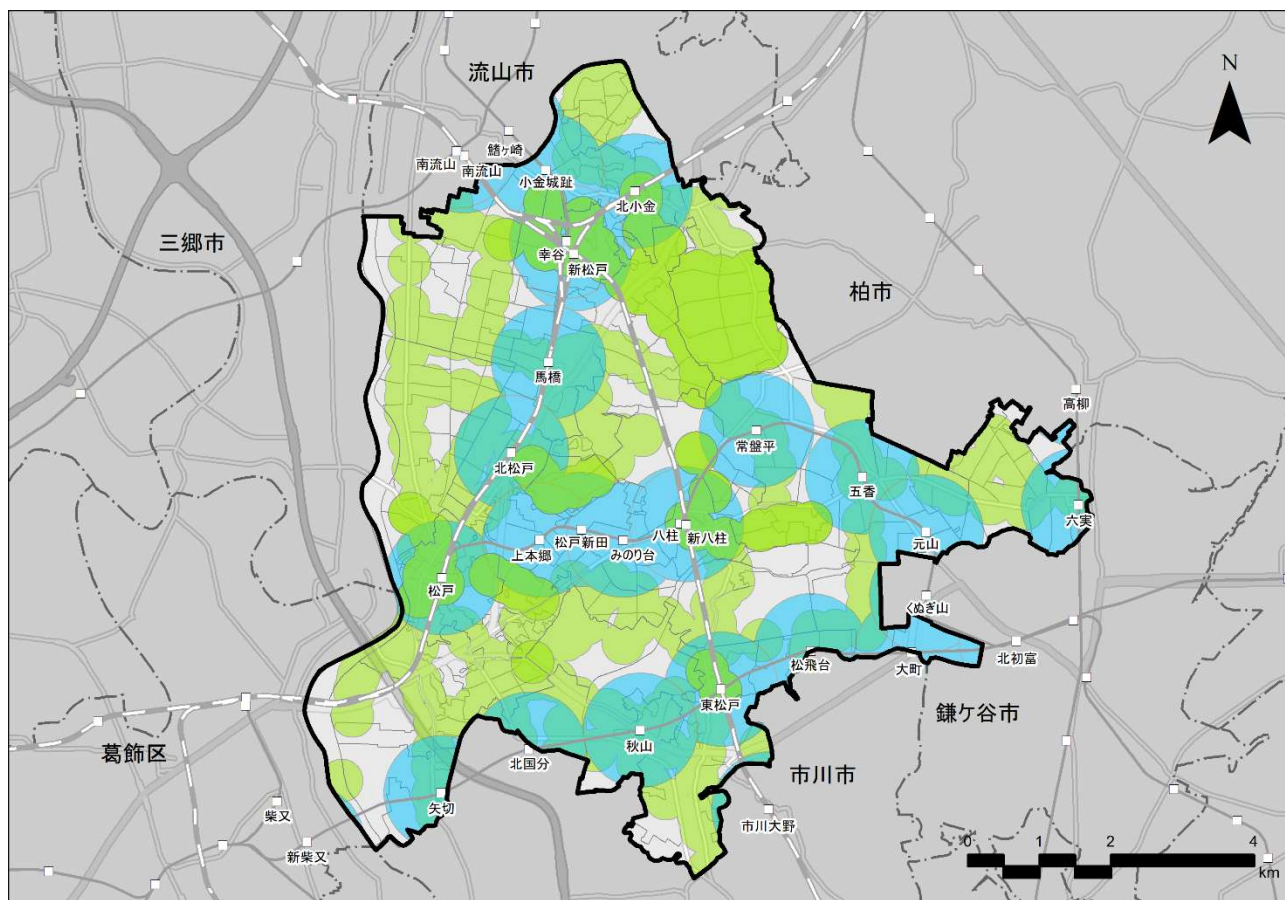
表 人口カバー率

対象	カバー率	人口
市内全域	87.1%	421,770 人
市街化調整区域内	87.6%	406,026 人

※人口カバー率…鉄道駅から 800m、バス停留所から 300m のメッシュを基に、内外の面積比率に応じて按分。

資料：松戸市立地適正化計画

図 鉄道駅・バス停留所からの距離



- 鉄道駅より800m
- バス停留所より300m

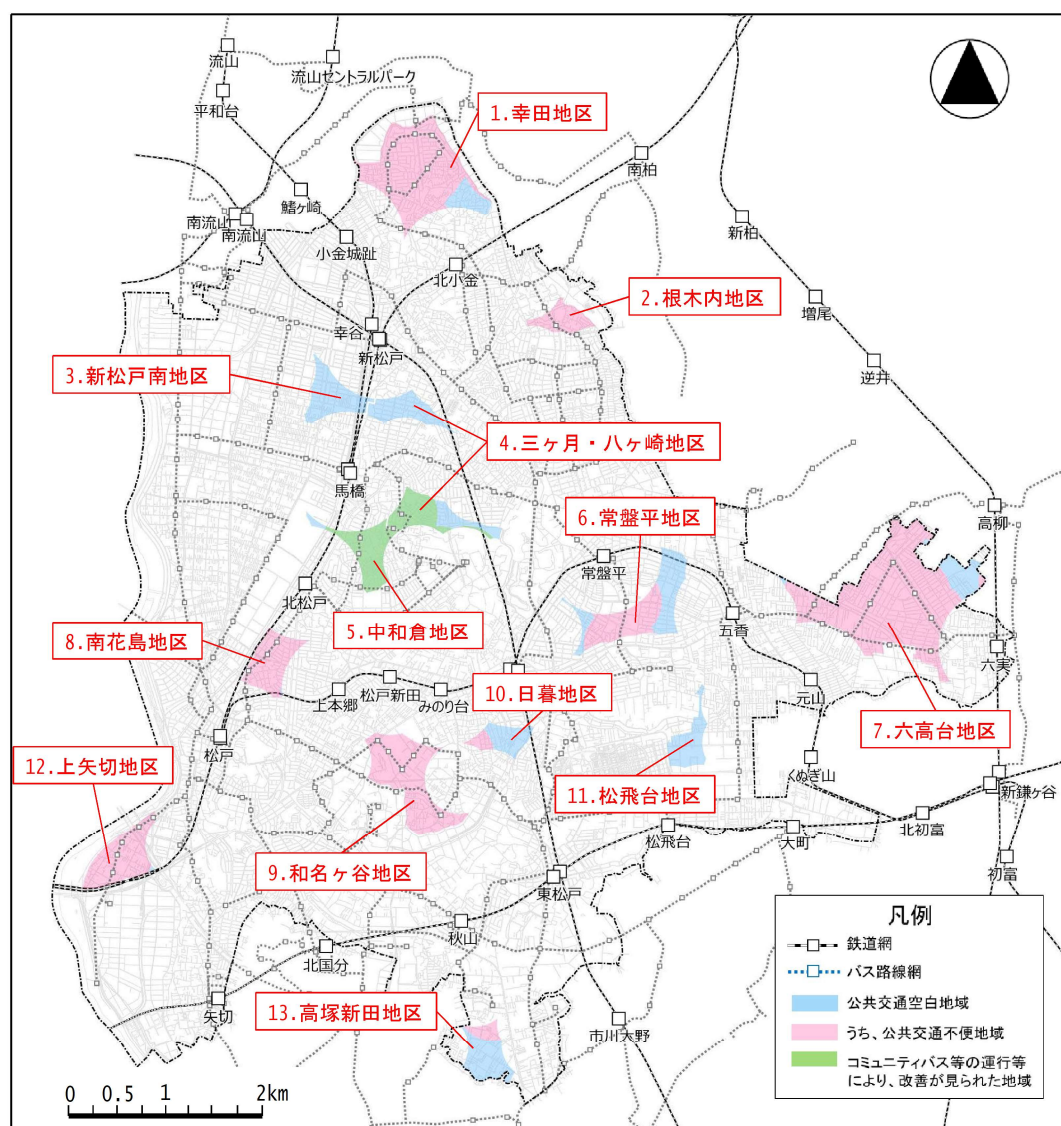
2000(令和0)年0月

2.1.5 地域交通に関する松戸市の取組

(1) 公共交通空白・不便地域の設定

2016(平成28)年5月の地域公共交通会議(松戸市みんなが元気になる公共交通の検討会議)において、地域の交通課題を解決するための具体的な施策として、市民意識調査や意見交換会に基づき「公共交通空白・不便地域」を設定しました。

図 松戸市 公共交通空白・不便地域



地域区分	鉄道駅から	1日77便以上のバス停から	1日76便以下のバス停から	その他
公共交通空白地域	670m以上	410m以上	410m以上	市街化調整区域は除く
うち、公共交通不便地域			410m未満	

出典:松戸市みんなが元気になる公共交通の検討会議

(2) コミュニティバス

コミュニティバスは、「コミュニティバス導入の手引き」に基づき、地域住民が主体となって、行政・事業者が協力し、公共交通空白・不便地域を改善、既存の公共交通ネットワークの補完などを目的として導入しています。

現在、「ゆめいろバス中和倉コース」と「ゆめいろワゴンバス高塚新田コース」の2つの地域で運行しています。



図 コミュニティバス導入の手引き



図 ゆめいろバス(中和倉コース)

ゆめいろワゴンバス
(高塚新田コース)を挿入予定

(3) グリーンスローモビリティ「松戸モデル」

グリーンスローモビリティ「松戸モデル」は、福祉部門で推進しており、高齢者の移動手段の確保という地域交通の課題の解決のみならず、高齢者の社会参加の促進、外出機会の創出を通じて、孤立化の防止や、介護予防の推進、地域の活性化など、多様な目的で地域の互助により運用・運行しています。

現在、河原塚地域、小金原地区、矢切地区、六実六高台地区の4つの地域で活用されています。



夜間パトロール



クリスマスのイベント



防犯パトロール



買い物フォロー



おやこ DE 広場の送迎

図 導入地域におけるグリーンスローモビリティ活用の様子

(4) シェアサイクル「HELLO CYCLING」

シェアサイクルは、専用のサイクルステーションのある場所ならどこでも、借りたり、返却することができるサービスです。

市内の回遊性や、他の自治体との往来など、移動の利便性向上を図るとともに、「地域の活性化」・「環境負荷の軽減」・「災害時の交通機能の確保」など様々な社会課題の解決に寄与する新たな移動手段として導入しています。

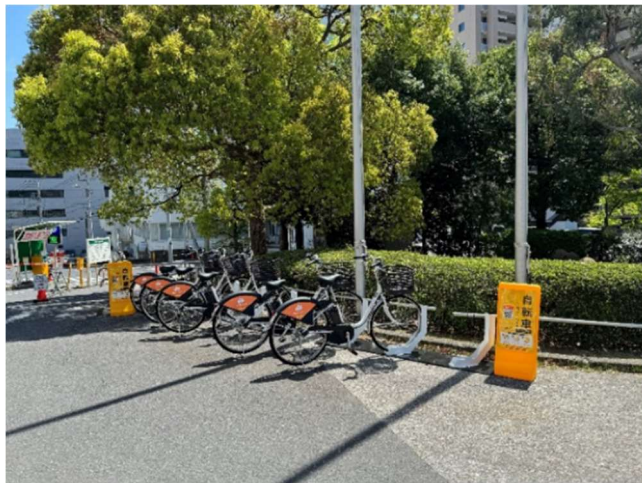


図 シェアサイクルステーション（松戸市役所）

(5) 次世代モビリティの活用に向けた調査研究

近年の動向として、少子高齢化や運転手不足、SDGs、カーボン・ニュートラル、DX・GXなどの社会課題に対応しながら、地域コミュニティを維持していくことが求められています。

本市では、公共交通を維持しながら、これらの課題や交通不便地域の改善を図っていくため、自動運転など新たな技術の活用や社会実装に向けて調査研究を進めています。

● 自動運転実証調査

実証調査期間：令和6年10月14日から11月4日まで

使用車両：エストニア共和国 Auve Tech 社製「MiCa」

自動運転レベル：レベル2（自動走行を設定し、必要に応じて手動に切り換え）

検証ルート：市役所を起点に松戸駅東口と周辺の各公共施設へアクセスするルート



関係者検証用ルート(4.5km)



一般用ルート(2.8km)



<使用車両>

2.1.6 移動実態

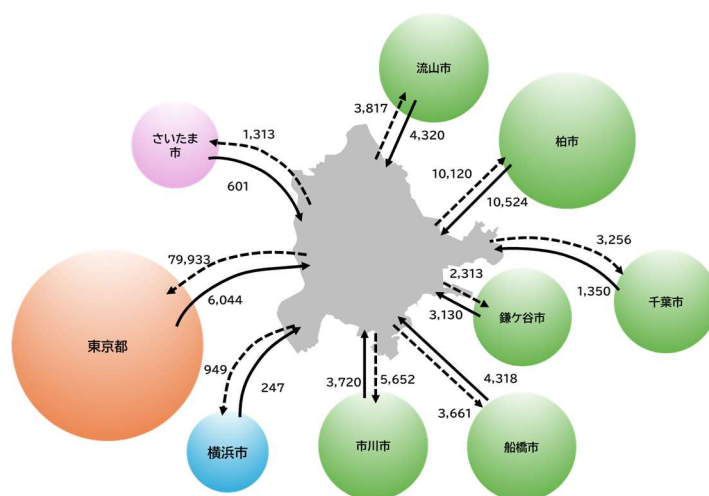
(1) 人の動き

本市の人の動きをみると、東京都への人の流出が最も多くなっています。

千葉県内では、特に柏市との人の行き来が多く、双方向に同程度の人が移動しています。

また、本市と近隣の市との人の動きについては、千葉市・市川市は本市からの流出が、流山市・柏市・鎌ヶ谷市・船橋市は本市への流入が、それぞれ多いことがわかります。

図 本市における人の流入・流出



単位：人

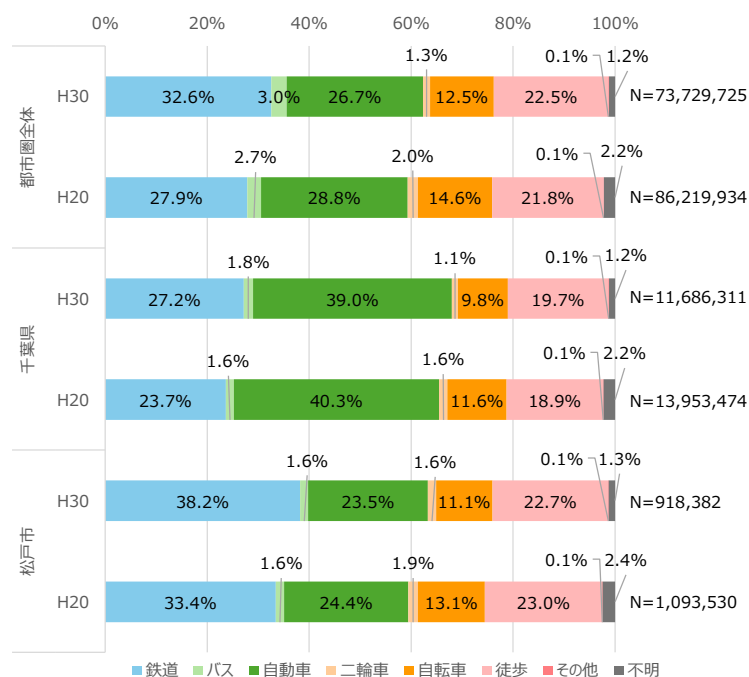
資料：国勢調査（令和2年）

(2) 代表交通手段別生成量

パーソントリップ調査において、一つのトリップでいくつかの交通手段を乗り換えた場合、その中の主な交通手段を代表交通手段という。

本市の代表交通手段別生成量の割合をみると、都市圏全体及び千葉県よりも、鉄道分担率が高く、自動車の割合が低くなっており、本市の特徴である鉄道ネットワークの充実度が表れています。

図 本市の代表交通手段別生成量（構成比）



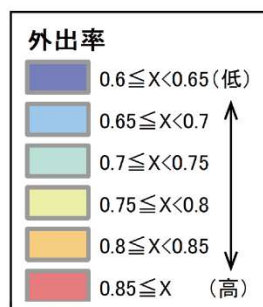
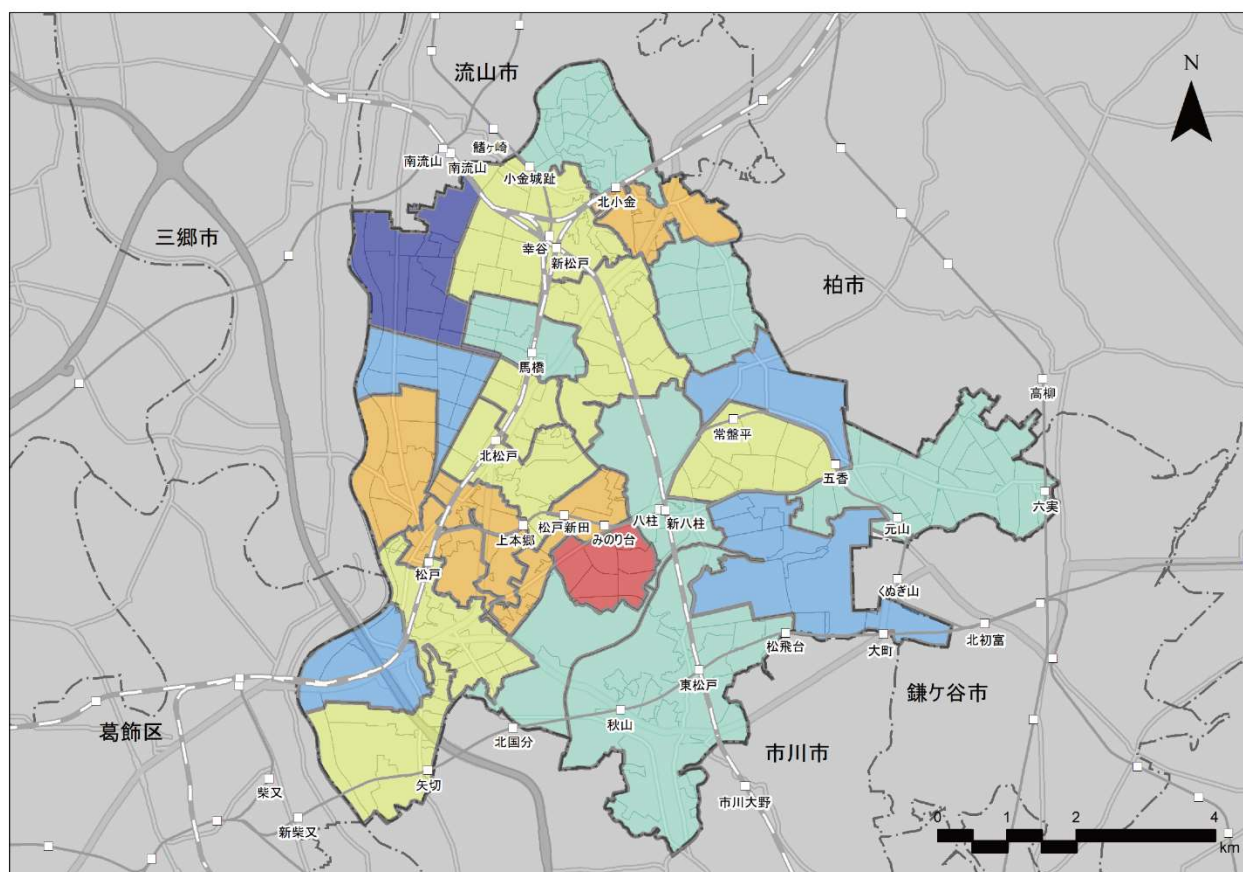
資料：東京都市圏パーソントリップ調査結果

(3) 外出率

パーソントリップ調査における小ゾーン※ごとに、外出人口を居住人口で除した外出率をみると、鉄道駅から遠いエリアでは、外出率が相対的に低くなっています。

※小ゾーン…都市計画区域、市区町村における交通流動を把握するためのゾーンで、松戸市を 26 か所に分けています。

図 本市の外出率



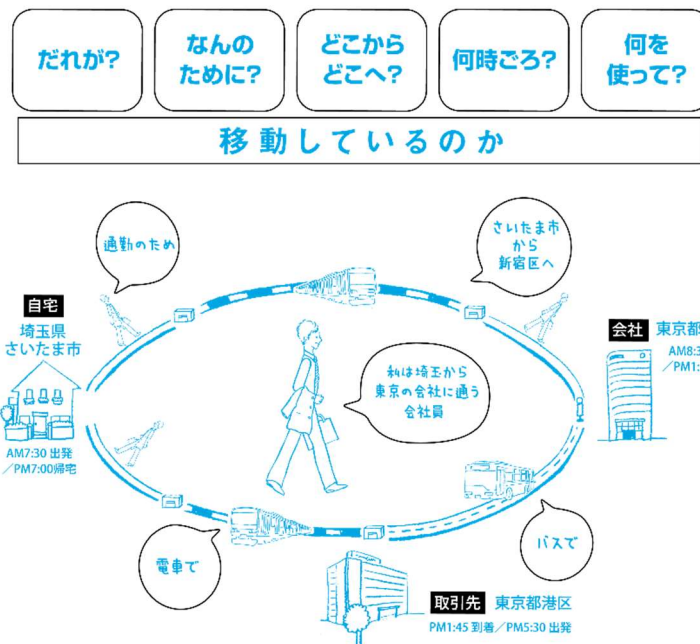
資料：第6回東京都市圏パーソントリップ調査

★製本にあたって、このような説明は用語集や参考資料として扱います

東京都市圏パーソントリップ調査とは？

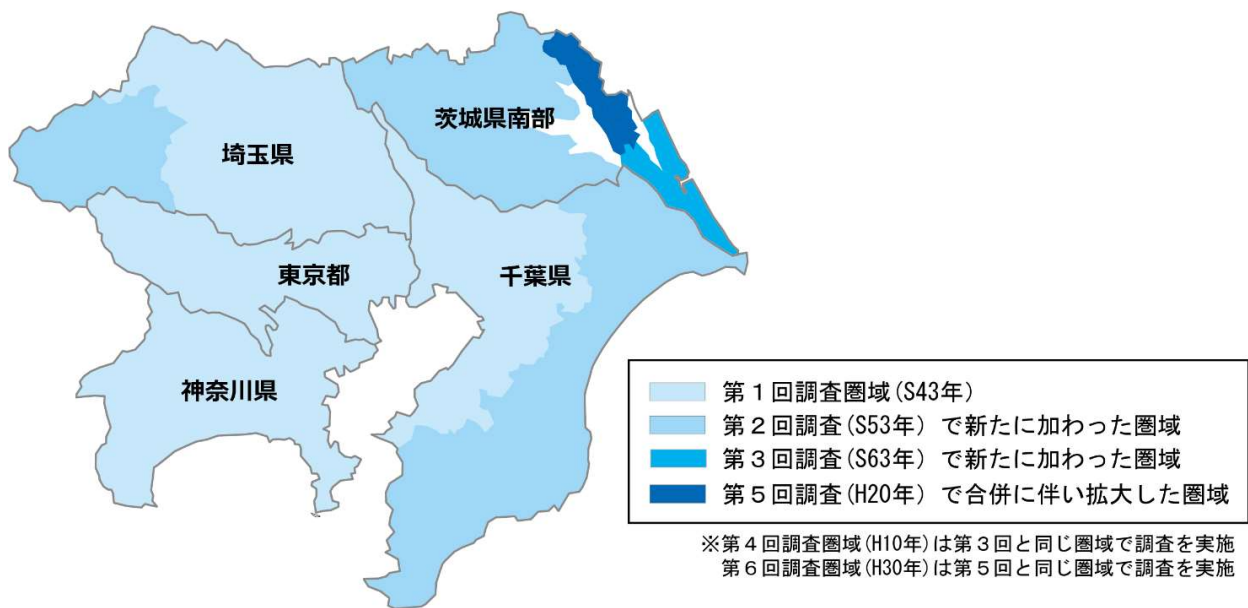
パーソントリップ調査は、「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したかなどを捉える調査です。

第6回調査では、2018（平成30）年の9月～11月の平日1日を対象に、東京都市圏の5歳以上の居住者を住民基本台帳から無作為に抽出し、約16万世帯、約31万人から回答が得られています。



出典：東京都市圏パーソントリップ調査 HP

図 人の動きの概要



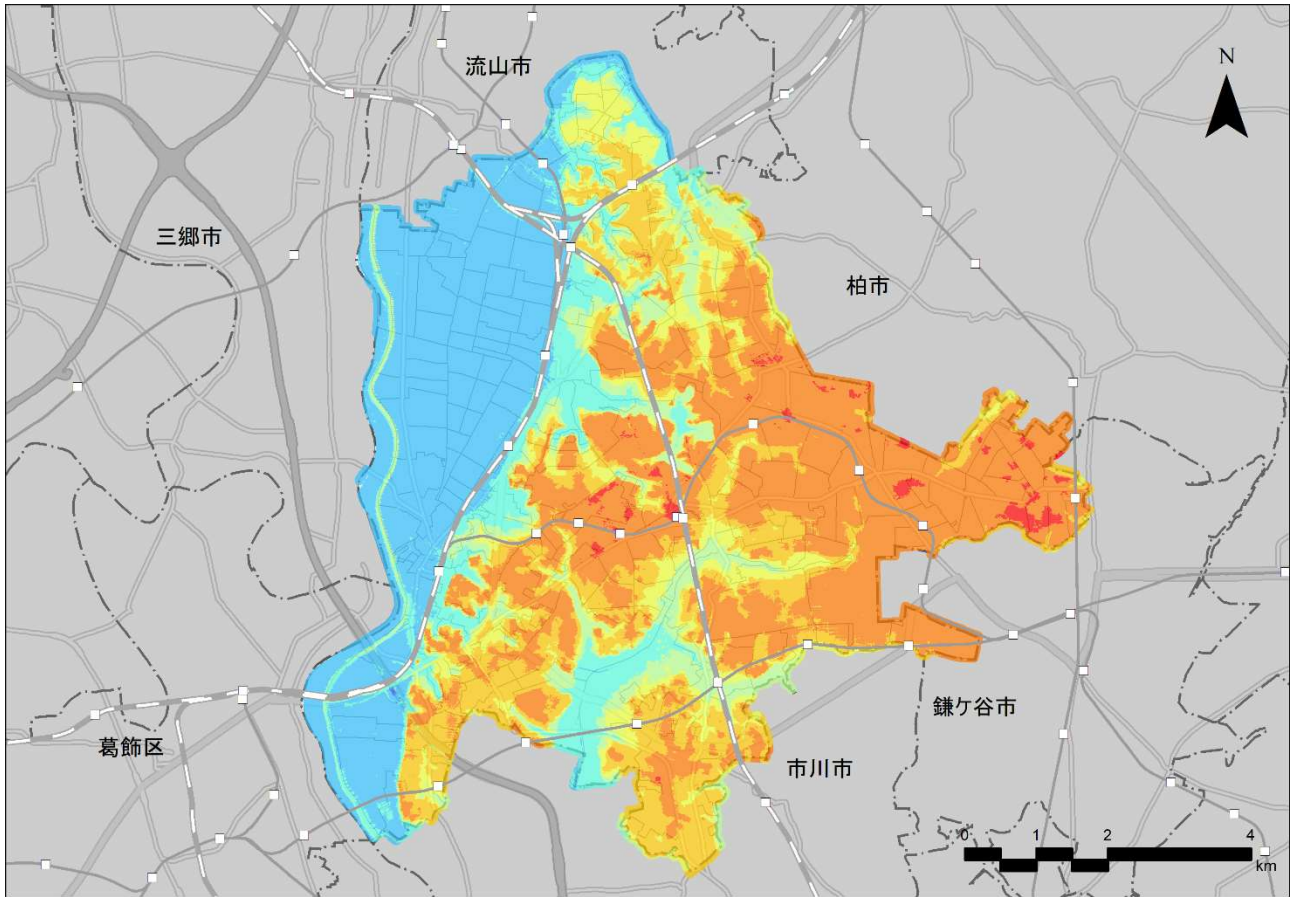
出典：東京都市圏パーソントリップ調査 HP

図 東京都市圏パーソントリップ調査の調査範囲

2.1.7 地形

本市は、台地～斜面地～低地の連続によって構成されており、高低差が多い地形となっています。

図 本市の高低差



松戸市標高(5mメッシュ)

- $-6.9\text{m} < h \leq -5.0\text{m}$
- $-5.0\text{m} < h \leq 0.0\text{m}$
- $0.0\text{m} < h \leq 5.0\text{m}$
- $5.0\text{m} < h \leq 10.0\text{m}$
- $10.0\text{m} < h \leq 15.0\text{m}$
- $15.0\text{m} < h \leq 20.0\text{m}$
- $20.0\text{m} < h \leq 25.0\text{m}$
- $25.0\text{m} < h \leq 30.0\text{m}$
- $30.0\text{m} < h \leq 33.0\text{m}$

資料:国土地理院 基盤地図情報

2.1.8 道路

(1) 都市計画道路

本市の道路ネットワークは、松戸駅周辺地区を中心とした放射環状道路ネットワークの形成を図ってきた経緯があり、2025(令和7)年4月時点では、市内の都市計画道路は、計画延長が約122キロメートル、整備率は約6割となっています。

表 本市内の都市計画道路の整備進捗状況

事業主体	名称	事業期間
本市	3・3・6号 三矢小台主水新田線	平成29年度から令和11年度
	3・3・7号 横須賀紙敷線	平成30年度から令和13年度
千葉県	1・3・2号 北千葉道路1号線	令和6年度から令和12年度
	3・1・3号 高塚新田線	令和6年度から令和12年度
	3・4・16号 葛飾橋矢切線(延伸部)	-
	3・4・12号 紙敷高塚線	-

2025(令和7)年4月時点

(2) 混雑状況

本市の国県道の混雑度は、千葉県内で最も高くなっています。

市内の国県道の混雑度をみると、国道5号線、国道51号線、国道281号線などの混雑度が特に高くなっています。

2022(令和4)年3月時点では、市内で18箇所が主要渋滞箇所特定されています。

図 国県道の混雑度

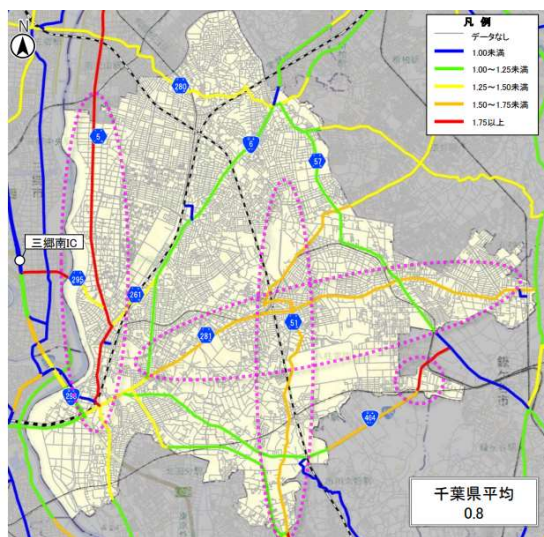


図 主要渋滞箇所



出典: 第1回松戸市交通ビッグデータ見える化協議会

2.2 各種調査結果

2.2.1 令和 6 年度市民意識調査

(1) 公共交通の利用頻度

鉄道に比べて、バスの利用頻度が低く、「年数回以下」が約 69%となっています。

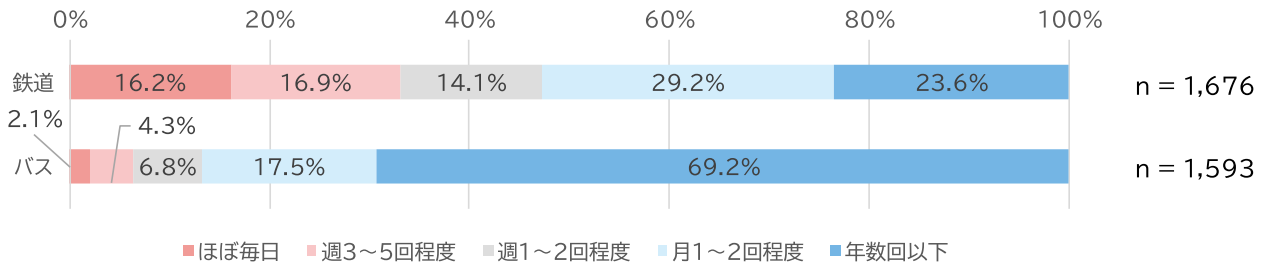


図 最寄りの鉄道駅・バス停の利用頻度

(2) 公共交通に関する評価と認知度

本市の公共交通が充実していると思う人が約半数となっています。また、自宅の最寄りバス停を「知っている人」が約 8 割となっています。

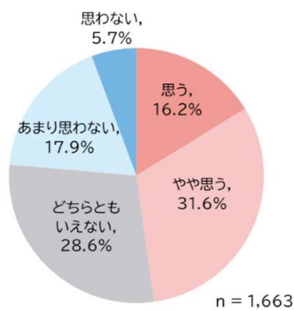


図 公共交通の充実度に関する評価

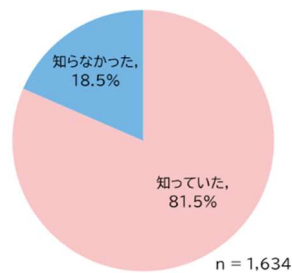


図 最寄りバス停の認知状況

(3) 外出に不自由がある人

回答者本人が外出する際に付き添いが「必要」な人が約 5%、「家族の中に 1 人で外出できない人がいる」人が 18%になっています。

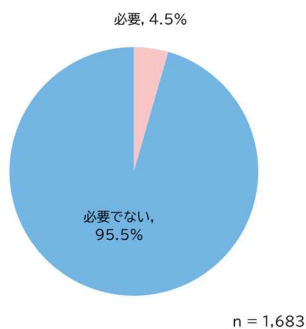


図 付き添いの要否

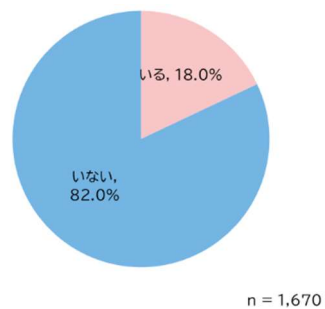


図 1 人で外出できない家族の有無

(4) 公共交通利用におけるアクセス不便さの評価

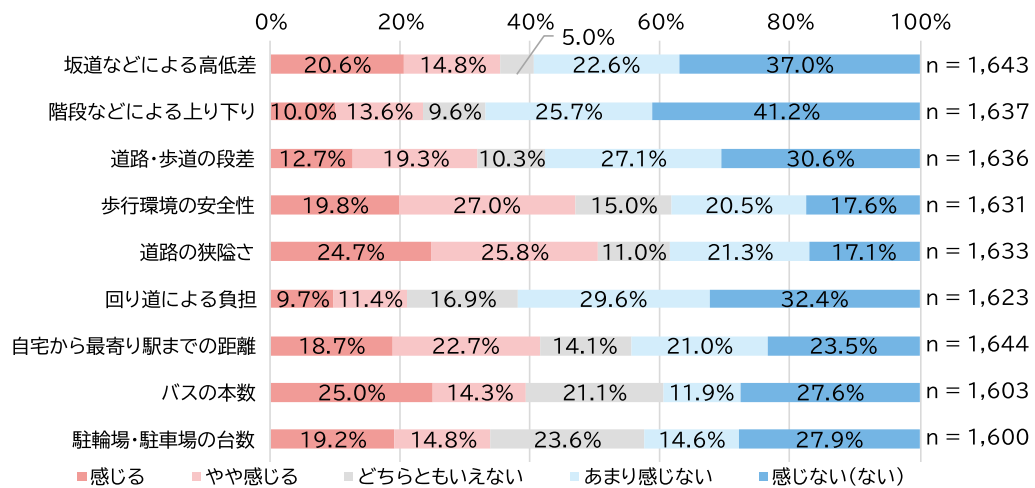


図 鉄道駅へのアクセス不便さに関する評価

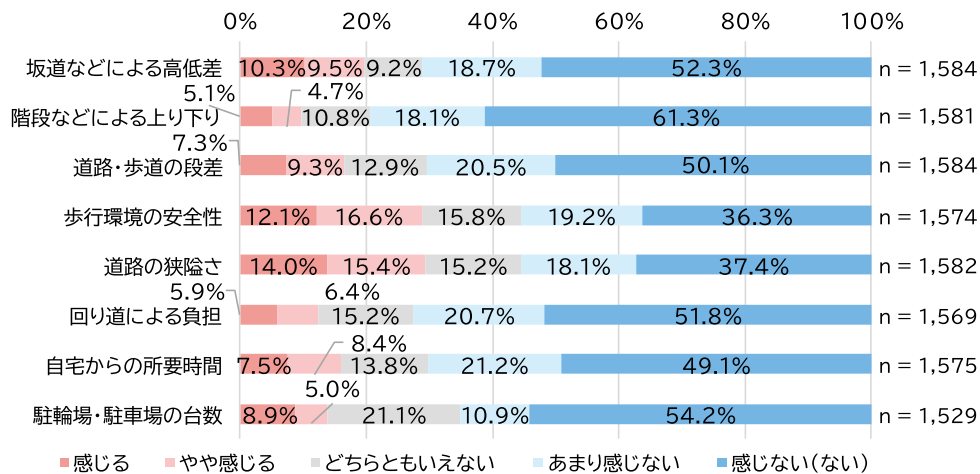


図 バス停へのアクセス不便さに関する評価

(5) 運転免許証の保有状況と将来の移動に対する不安

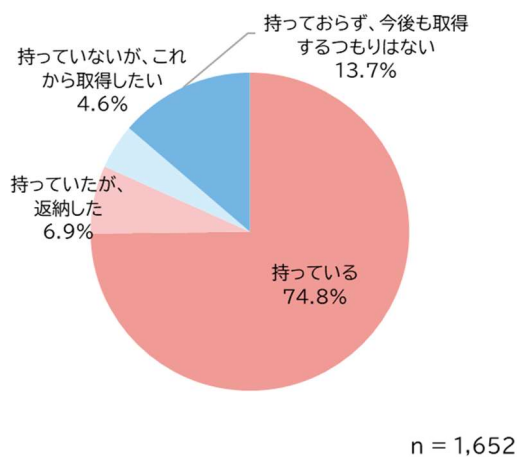


図 運転免許証の保有状況

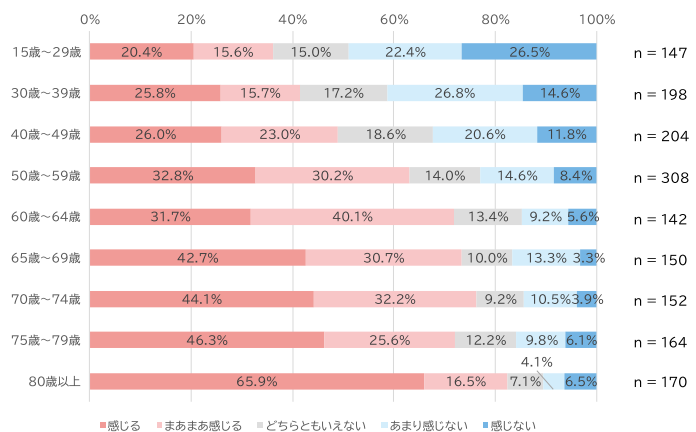


図 年代別の将来の移動に対する不安の有無

2.2.2 ヒアリング調査

令和 6 年度には、公共交通事業者や地域活動や福祉活動をしている関係団体等（子育て・福祉団体等）における課題や実態、将来の見通しや意向等についてヒアリングし、様々な移動に関する利用特性や運行上の課題、移動の課題等を把握しました。

公共交通事業者のヒアリング結果	
鉄道事業者	- 若者が会社を辞めてしまう傾向が強くなっている。 - 松戸市ならではの新たな取組（MaaS など）を積極的に導入していけるとよい。 - パーク＆ライドは、松戸市には不向きである。駅周辺の使い方として、広域の駐車場よりもにぎわいづくりの方が大切である。 - 修繕費の悩みが尽きない。更新時期などが来ると、サービス水準が低下していくことが懸念される。 「鉄道は当たり前にあるもの」という前提が徐々に変わってくることも想定しなければならない。
バス事業者	- グリーンスローモビリティと路線バスの役割分担は考えなければならない。 - 運転手不足の対策として、説明会など、市と連携して戦略的に進めていきたい。 - 地域と鉄道やバスなどが連携したイベントをできるとよい。
タクシー事業者	- カーボンニュートラルに向けた取組（EV や燃料電池車の導入）を検討している。 - 団地や高齢者が多い住宅地では、タクシー乗り場の設置が必要ではないか。

関係団体等のヒアリング結果	
歩行環境に関する意見	- 歩道が狭く、舗装がガタガタしており、車いすの利用や、ベビーカーや高齢者の歩行器を押して歩くのが大変である。 - 歩道がない道路も多く、危険を感じて外出をやめてしまう高齢者がいる。
自転車に関する意見	- 歩行者と自転車の走行環境のすみ分けができていない。 - 駐輪場の有無を調べる手間を考えると、近所の移動に留まってしまう。もしくは、車で郊外の大型商業施設に行ってしまう。 - 安全な走行空間がないため、危険を感じる。
公共交通利用に関する意見	- 子育て世帯から公共交通を利用したいという声は聴くが、ベビーカーなどで駅を利用するのが大変という声も多い。 - 小さい子どもや障害者の公共交通利用に対して、一般の利用者からの理解を得ることができるといい。 - 高齢者だけでなく、若い世代も利用しやすい環境を作らないと、公共交通の魅力が低下していつしまう可能性がある。
免許返納に関する意見	高齢者は、仲間内で乗り合って移動していることがあり、一人の高齢者が免許を返納することで複数人が移動できなくなるケースがある。
やってみたいこと、交通計画に期待すること	- 子育て世代をはじめ、多世代が参加できるイベントをできるといい。 - 鉄道や路線バスなど幹となる公共交通の存在が重要である。そのうえで、各交通手段の役割分担を明確にする必要があると感じる。
将来の不安	公共交通の減便が不安である。幹線交通が充実していて初めて、グリーンスローモビリティが活用できる。

2.3 本市を取り巻く現況の整理

2.1 現況把握や 2.2 各種調査結果、全国的な社会動向を踏まえ、本市を取り巻く現況を整理しました。

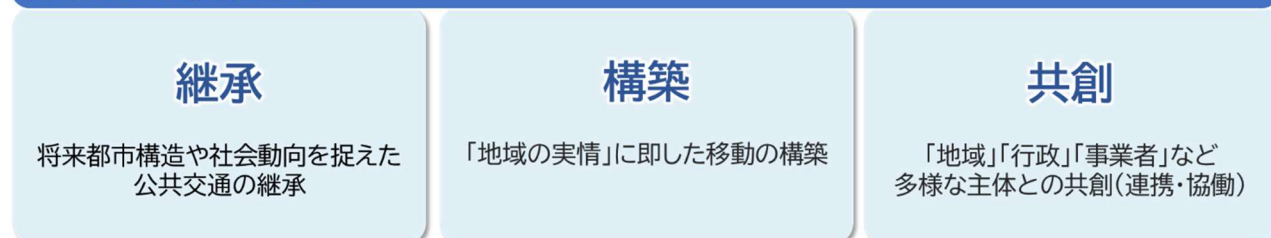
全国的な社会動向
(1) 交通事業者の経営状況 2024(令和6)年4月から、働き方改革関連法による時間外労働の上限規制等が適用され、深刻であった人員不足に拍車がかかり、公共交通の減便や廃止が相次いでいます。また、人口構成の変化(人口減少、高齢化)や生活様式の変化(テレワークなど)による外出機会の減少、燃料費の高騰をはじめとした物価高なども影響し、交通事業者の経営は厳しい状態が続いています。 (2) 共創の推進 国土交通省は、「リ・デザイン」(再構築)として「3つの共創」、「交通DX」、「交通GX」を柱とした取組を推進しています。また、交通を地域の暮らしと一体と捉え、地域公共交通の維持・活性化を目的として複数の主体が連携して行う取組として、地域交通共創モデル実証プロジェクトを推進しており、公共交通と異業種が連携するなど、多様なモデルが各地で出現しています。 (3) 災害対策の推進 地域のモビリティ確保の知恵袋 2013 では、自然災害対策の一つとして「災害に強い交通体系の確保」の必要性が記されており、交通機関については、多重性・代替性の確保、落石や風水害対策、適切な計画運休の実施などの対応について言及しています。 (4) ゼロカーボンの実現 国土交通省は、2050(令和32)年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、カーボン・ニュートラル、脱炭素社会の実現を目指し、EV化の推進など多様な分野で取り組みを強化しています。
現況把握・各種調査結果による把握事項
(1) 各種統計分析・上位関連計画等 - 将来推計によると、2025(令和7)年をピークに人口は減少する一方、2050(令和32)年には高齢者人口が現状の約1.3倍になり、全体の3分の1となることが予測されています。 - 公共交通については、鉄道(6路線23駅)、路線バス(4社25路線)、タクシー(7社約450台)、コミュニティバスで市域全域をカバーできています。 - 都市機能の人口カバー率は、全国・三大都市圏・概ね50万人規模の地方都市圏のいずれの平均値よりも高くなっています。 - 公共交通の利便性が低い地域が存在し、鉄道駅から遠いエリアは外出率が相対的に低くなっています。 - 地域主体で、コミュニティバスやグリーンスローモビリティの導入が進められています。 - 国県道の混雑度は県内ワースト1位、混雑時旅行速度・平均旅行速度は県内ワースト3位です。 (2) 市民意識調査 - 公共交通に対する市民の意識は、約半数が松戸市の公共交通は充実していると感じています。 - 自宅から最寄りバス停までの所要時間が「5分以内」が過半数を占め、最寄りバス停を知っている人が8割以上を占めるにもかかわらず、バスの利用頻度については「年数回以下」が約7割となっています。 75歳以上の約半数は免許を返納しており、70歳以上の免許保有者のうち約4割が免許返納を考えています。
本市を取り巻く現況と課題設定における着眼点
- 交通サービスの縮小や高齢化など社会情勢の変化に伴い、今までどおりに移動できなくなる市民が増加する恐れがあります。 - 公共交通の利便性が低い地域や移動に制約のある方々への対応のほか、社会的な要請にも応える取組を進める必要があります。 - 課題が複雑化・多様化しているため、事業者や行政、地域がそれぞれ単独で課題を解決することはより困難になると予測されます。

3. 松戸市地域公共交通計画の基本的な方針

3.1 松戸市地域公共交通計画の理念

本計画の理念は、本市を取り巻く現況を踏まえ、次のとおりとします。

松戸市地域公共交通計画の理念



3.2 課題と将来像

本市における5つの課題を踏まえ、本計画が目指す3つの将来像を掲げます。

本市における課題	
① 公共交通の維持・確保	④ 交通弱者への対応
② 移動の利便性向上	⑤ 発災時を想定した対応・環境負荷の軽減
③ 地域の特性に即した対応	

将来像1	便利で使いやすい移動手段の実現
① 日常の移動がしやすくなる ② お出かけがしやすくなる ③ 地域が活性化する	
将来像2	持続可能な交通手段の実現
① 市民が自ら考え行動し、責任を持って利用する ② 各移動手段が最適化されている	
将来像3	市民・事業者・行政の共創の実現
① 情報が共有され、連携・協働の体制が連立する ② 災害に強い交通体系 ③ 環境負荷の少ない交通手段が広がる	

3.3 取組の基本方針

これらの将来像の実現に向けた取組を実施していくにあたって、6つの取組方針を設定しました。

方針1	基幹的な役割を果たす公共交通の利便性の維持向上
------------	--------------------------------

本市は、鉄道や路線バスをはじめとした公共交通の利便性の高さが強みの一つですが、将来にわたって暮らしやすい環境を形成するため、安全・快適で誰もが利用したくなるような移動環境の構築に取り組み、市民の移動を支えるこれら基幹的公共交通の利便性の維持・向上をめざします。

方針2	多様なニーズに対応する移動サービス
------------	--------------------------

本市には、基幹的公共交通以外にも、タクシーやコミュニティバス、シェアサイクルなど、個別の事情や多様なニーズに対応する移動サービスが存在します。これら移動サービスを地域の実情に即し、利用環境の整備・充実をめざします。

方針3	基幹的公共交通と多様な移動サービスとの役割分担、連携
------------	-----------------------------------

基幹的公共交通は大量輸送を担う役割として、多様な移動サービスは個別のニーズにも対応する役割として、それぞれ相互に補完し合うことで、利便性向上の相乗効果を生むことをめざします。

方針4	安心・安全で快適に移動できるまちの整備
------------	----------------------------

基幹的公共交通や多様な移動サービスをより有効に活用していくため、各拠点のまちづくりとともに、実情に即した交通インフラの整備を検討し、誰もが安心して、安全かつ快適に移動できるまちをめざします。

方針5	市民や利用者の関心を高め、理解を深める啓発・情報発信
------------	-----------------------------------

基幹的公共交通や多様な移動サービスの利用に関する啓発や情報発信を活発にし、利用に際しての抵抗感を軽減することで、市民や利用者が十分な情報を持った上で自ら選択し、有効に活用できる状態をめざします。

方針6	多様な主体が横断的に連携・協働し、効果的に力を発揮できる仕組みづくり
------------	---

本市の移動に関わる多様な主体それぞれが、交通施策に関する情報や課題、描く将来像を共有し意見交換をすることで、それぞれの知見を生かし、同じ方向に向かって連携・協働できる仕組みづくりをめざします。

3.4 めざすべき地域交通ネットワーク

4. 実施施策

4.1 施策の全体像

4.2 事業内容

4.3 本市における取組展開

5. 計画の達成状況の評価

5.1 本計画の検証方法

5.2 本計画の評価・推進体制