

第5回 松戸市地域公共交通活性化協議会 議事録

日 時 令和7年10月22日(水)10時00分から

場 所 松戸市役所 新館7階 大会議室

出席委員 委員26名（別紙 委員名簿のとおり）

欠席委員 委員5名

事務局 街づくり部審議監、交通政策課長、外10名、

傍聴者 4名

議題

松戸市地域公共交通計画（素案）について

開会

議長（副会長）

本日欠席となった内山会長よりコメントを預かっているので代読いたします。「欠席となつてしまい申し訳ない。事前説明を受け、全体を通してよくできていると感じている。市民の役割や責任を意識して完成させていただきたい。」

早速ですが、議題に移ります。事務局より議題について説明をお願いします。

松戸市地域公共交通計画（素案）について

<事務局より資料について説明>

次第第1議題の（1）に係る内容につきまして事務局よりご説明いたします。少し長くなりますが、よろしくお願いします。それでは、松戸市地域公共交通計画（素案）をご覧ください。

表紙をめくっていただきますと、目次となっております。

本計画は、こちらにお示しする第1章～第5章で構成されています。

それでは、1ページをご覧ください。まず、「第1章 はじめに」では、本計画の基本的な概要を示しております。「計画策定の目的」「本計画の位置づけ」、2ページに「計画期間」「計画区域」、ページをめくって、3ページから5ページまでは「上位・関連計画」となっています。

次に、6ページをご覧ください。「第2章 本市の移動に関する現況」です。ここから43頁までの第2章では、計画の前提となる松戸市の地域特性や地域公共交通・移動に関する現況、社会動向など、これまで協議会でご提示した内容を整理しています。ボリュームがございましたので、詳しいご説明は省略させていただきます。なお、本日現在で、いくつか最新データに更新予定の資料及び精査中の資料がございますがご了承ください。

次に、44ページまで進んでください。「第3章 計画の理念と将来像」です。

まず、2章の「本市の移動に関する現況」からわかることを整理し、今後本市の地域交通について考えるうえで重要な視点となる5つの課題を設定しました。

- ・公共交通の維持・確保
- ・移動の利便性向上
- ・地域の特性に即した対応
- ・交通弱者への対応
- ・災害時や環境負荷を考慮した持続性の向上

と設定いたしました。

45ページをご覧ください「施策展開の構造図」「理念」「将来像」です。

- ・理念として「継承」「構築」「共創」
- ・将来像として「便利で使いやすい移動手段の実現」「持続可能な交通環境の実現」「市民・事業者・行政の共創の実現」です。

46 ページにつきましては、「本計画における移動手段の種類」として、それぞれの位置づけを整理したものになります。

- ・鉄道とバスは、大規模輸送を担う「基幹的な公共交通」
- ・タクシーは、個々の面的な移動を支える「面的公共交通」
- ・コミュニティバスやグリーンスローモビリティ、シェアモビリティといった既に運行している移動手段のほか、デマンド交通やライドシェアなどを含め、地域の実情に即して運行するモビリティを「多様な移動手段」としています。
- ・自家用車やバイク、自転車、徒歩を「その他」と整理いたしました。

次に、47 ページ・48 ページでは、「めざすべき地域交通の将来ネットワーク」を示しています。

次に、49 ページをご覧ください。「第4章 実施施策」です。

これまでの議論を踏まえ、将来像の実現に向けた取り組みを実施していくにあたって、松戸市の特徴を踏まえた6つの取組方針を設定しました。前回の協議会から大きな変更はございませんが、改めて各方針についてご説明させていただきます。

方針1は、「基幹的な役割を果たす公共交通の利便性の維持向上」です。本市では、鉄道や路線バスなど、公共交通の利便性が高いことが強みのひとつです。これからも市民の皆さまが暮らしたすい環境を形成するため、こうした基幹的な公共交通の利便性を維持・向上させていくことをめざします。

方針2は、「多様なニーズに対応する移動手段の活用」です。基幹的な公共交通では担えない、個別の事情や多様なニーズに対しては、地域の実情に即し、多様な手段を用いて移動できる環境整備をめざします。

方針3は、「基幹的な公共交通と多様な移動手段との役割分担、連携」です。移動手段同士が互いに補完し合い、相乗効果を発揮することでより便利な移動環境をめざします。

方針4は、「安心・安全で快適に移動できるまちの整備」です。公共交通やその他の移動手段をより有効に活用していくため、各拠点や地域に適した交通インフラを検討し、安心、安全かつ快適に移動できるまちの整備をめざします。

方針5は「市民や利用者の関心を高め、理解を深める啓発・情報発信」です。公共交通や移動に関する啓発活動や情報発信により、皆さまが自ら選択し、有効に活用できる状態をめざします。

方針6は、「様々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」です。市民、交通事業者、行政など、移動に関わるさまざまな主体が、現状や課題、そして将来の

姿を共有しながら、災害対応や環境負荷の軽減なども視野に入れて、連携・協働できる仕組みづくりをめざします。これらの方針に対し、50 ページに記載のとおり、13 の施策と 19 の取組に取りまとめました。

51 ページをご覧ください。まずは、ここからのページの見方について説明します。

6 つの方針の順にページの色分けをしています。

一番上に方針、その下に、施策があり、これに対する取組を示しています。

また、下段には、各取組の主な実施主体と実施期間を示しています。

それでは、取組 1 からご説明します。取組 1 は、「鉄道駅の安全性や利用しやすさの向上」です。松戸駅では、東西通路の拡幅やコンコースの拡張により、駅と街との回遊性を高め、移動の円滑化を図ります。また、ホームドアの整備やバリアフリー化を進め、安全性の向上にも取り組みます。

次に、取組 2「新たな鉄道ネットワークの可能性の検討」です。新松戸駅への快速停車や千駄堀地域での新駅設置の実現可能性を検討します。さらに、地下鉄 8・11 号線の延伸につきましては、引き続き、関係自治体と連携しながら調査研究を進めていきます。

次に、取組 3「路線バスの持続性を高める」です。渋滞対策や交差点改良などを検討し、バスの定時性・速達性の確保を目指します。また、少子高齢化や人口減少のほか、運転手不足などの状況において、効率的かつ持続可能な交通サービスを実現するため、必要に応じてバス路線の再編などを検討していきます。

ここで、一つ補足の説明をします。

このページに、松戸市のお知らせキャラクター「まつまつ」がでてきますが、各取組で「まつまつ」から市民に呼び掛けの一言を記載し、その下に、簡単な内容を記載しました。この後の頁でも出てきますので、ご覧ください。

次に、取組 4「路線バスの利用しやすさの向上」です。バス停にひと工夫を加えることで、バス待ち空間の魅力向上につながる整備を検討します。

次に、取組 5「タクシーの利便性向上」です。病院や団地周辺への乗り場新設を検討するとともに、ユニバーサルデザインタクシーの利用や、助成制度を推進します。

次に、取組 6「既存の多様な移動手段の維持・促進」です。コミュニティバスの維持・改善や、グリーンスローモビリティの運行支援、シェアサイクルの拡充など、地域に合った移動手段を推進します。

次に、取組 7「多様な移動手段の導入検討」です。既に導入しているコミュニティバス・グリーンスローモビリティ・シェアサイクルを含め、多様な移動手段の特性の把握と整理を行います。

また、地域の課題や実情を的確に捉えるため、市内の地域をいくつかのブロックに分け、様々な指標を用いて各ブロックの実情を分析し、可視化します。新たな移動手段の導入にあたっては、地域の実情を踏まえ、その必要性や実現可能性を慎重に検討していきます。なお、第 4 回協議会において検討状況をご相談させていただいたブロック分けについては、この取組みにて活用できるよう検討を深めてまいります。

次に、取組 8「次世代モビリティサービスの調査・研究・導入検討」です。次世代モビリティの調査研究を推進し、自動運転車両については、現実的かつ持続可能な運用体制の構築を含めた、導入の検討を進めていきます。

次に、取組 9「移動手段の役割整理による連携強化」です。鉄道、バス、タクシーの他、多様な移動手段を含め、各移動手段の役割を整理し、運行ルートや時間帯の調整を通じて、シームレスな移動を推進します。

次に、60 ページと 61 ページをご覧ください。取組 10「様々な移動手段をつなぐ環境整備」です。モビリティ・ハブの機能向上と整備を推進し、利便性と回遊性の向上を図ります。また、乗り継ぎの利便性を高めるため、駅前広場やバス乗降空間の改善、案内板や交通デジタルサイネージ等の設置を推進します。

次に、取組 11「駅周辺駐輪場の整備促進・利用環境の向上」です。駅周辺の駐輪場については、需要に応じた駐輪場の確保・利用状況に応じた再配置や集約化を検討します。また、防犯対策、キャッシュレス決済の導入など、利用環境の向上を推進します。

次に、取組 12「鉄道駅とまちが一体となった拠点の魅力向上」です。広域交流拠点・交流拠点・生活拠点では、まちの整備と合わせて、駅とまちの一体的な移動環境の整備を進めます。

次に、取組 13「快適で安全・安心な移動環境の整備」です。駅やバス停までの歩行環境のバリアフリー化、自転車の走行空間や放置自転車の撤去など、安全で快適な移動環境づくりを進めます。

次に、取組 14「市民の移動を支える、使いやすくわかりやすい情報提供の推進」です。市民が自分に合った移動手段を選びやすくなるよう、広報誌やホームページで乗り継ぎ、移動に関する支援制度の情報をわかりやすく提供します。また、GTFS などのオープンデータなどを活用し、検索サービスの普及促進を図ります。

次に、取組 15「モビリティ・マネジメントによる意識・行動の変容」です。交通渋滞の緩和や環境負荷の軽減、自家用車の維持費削減や健康増進などの公共交通のメリットを伝える啓発活動

を実施し、地域住民の利用促進を図ります。小・中学校では、公共交通の学習や体験を通じて、児童・生徒たちの理解や関心を深め、家庭や友だち、地域への波及を目指します。そのほか、高齢者や障害者、乳幼児連れの方などが、安心して利用できる環境整備など、心のバリアフリーを推進します。

次に、取組 16「様々な関係者との協議の場の設置」です。本協議会による取り組みの円滑な推進、近隣自治体との広域的な連携、災害時の連携体制など、連携・協力を推進します。

次に、取組 17「環境に配慮した取組の促進」です。公共交通の利用促進に加え、EV や FCV など環境負荷の低い車両への切り替えを支援するなど、ゼロカーボンシティの実現を目指します。

次に、取組 18「交通と生活をつなぐ共創型サービスの推進」です。交通 DX を推進し、MaaS などの先進的な仕組みや導入効果について、関係機関や事業者との連携・調整しながら研究を進めます。

最後に、取組 19「地域の移動に関する新たな手引きの策定と運用」です。地域の実情に即した、多様な移動手段の導入に関する手引きを新たに策定します。地域、事業者、行政が共通の認識を持ち、連携・協働して交通課題に取り組むための基盤とするとともに、様々な指標を用いて分析された地域の実情を併せて活用することで、より実効性と持続性のある地域交通の推進につなげていきます。

以上、「第 4 章 実施施策」の説明になります。

続いて、資料 73 ページをご覧ください。第 5 章「計画の達成状況の評価」についてご説明します。この章は、将来像の実現に向けた本計画の達成状況に対する検証方法と、評価・検証・推進体制について記載しております。

まず、資料 73 ページ・74 ページですが、ここでは、施策の進捗・効果を説明するための評価指標とその目標値および設定に対する考え方を示しています。評価指標には「鉄道駅の乗客数」、「路線バスの利用者数」、「コミュニティバスの収支率」、「65 歳以上免許返納者の日常のお出かけ頻度」、「公共交通の充実度に対する評価」、「公的資金投入額」の 6 つを設定いたしました。いずれの指標も、令和 7 年度の数値を現状値とし、計画期間の最終年度である令和 12 年度における目標値を定めています。各指標の目標値・設定に対する考え方は、表の右側に記載しております。

最後に、75 ページ、「本計画の評価・検証・推進体制」をご覧ください。本計画に関しては、目標の達成状況については計画の最終年度に先ほどの評価指標に基づく検証を実施し、事業の実施状況の確認・評価については原則毎年度実施することで、計画期間中の中長期にわたる大きな PDCA サイクルと年度単位の小さな PDCA サイクルを組み合わせる進捗の管理することを想定してお

ります。また、本協議会を活用し、様々な関係者の協力・連携体制のもと、着実な計画の評価・検証・推進を図ります。下の図で、計画期間中の推進体制を示しています。

計画策定後につきましても、これまで同様、委員の皆さまのお力添えをいただきながら、取組の進行管理や課題整理、次期計画に向けた検討などに反映してまいりたいと考えております。

以上、ご説明とさせていただきます。

議長（副会長）

事務局、ありがとうございました。何かご質問ございますか。

委員

国交省の目から見ても非常によくまとめていただいていると思っている。

一つだけ意見として、国交省として地域公共交通計画のアップデートガイダンスを公表している。読んでいて、この内容踏まえて作っていただいているとわかるが、改めてこれから取りまとめの最終段階に入っていくにあたって、もう一度見比べていただいて、ガイダンスの中から取り入れていただけるようなものがあればぜひ取り入れていただければと思う。

議長（副会長）

はい、貴重なご意見ありがとうございました。事務局もこの意見を踏まえ、検討していただければと思います。その他議員の皆様、何かございますか。

委員

計画の達成状況の評価というところで、葛飾区さんの方でも今ちょうど同時並行的に地域公共交通計画の素案を作られていて、まさに来年度からということで、松戸市さんと同じタイミングで計画策定を進められているところである。

葛飾区さんの最後のKPIでは、公共交通分担率の上昇とか自家用車分担率のような踏み込んだ指標を設けられている。松戸市さんでも、実際に取り組みをした結果、公共交通の分担率が上がった、自家用車利用率が下がったということも見ていただきたい。チャレンジングな指標であることは葛飾区さんの協議会の中でも意見が出されたが、個人的にはぜひご検討いただければと思う。

事務局

貴重なご意見ありがとうございます。我々も指標を設定するにあたり当然議論したところでもあります。その中で、これから人口減少や生産年齢減少など全体的に人口が減る中で、分担率を上げるところまでいけるのかということも考えながら、最低でも現状維持はしていかなきゃいけないというところにたどり着きました。ご意見いただいたものについて、示し方は再度検討させていただきます。

議長（副会長）

はい、ありがとうございました。その他、委員の皆様いかがでしょうか。

委員

各事業者さんの方で子育て層や妊産婦さんの色々なサービスをしてくださっていてそれを有効的に使っていただければと思っている。そういった意味で、情報発信にとっても興味があり、やはりまだまだ足りていないのかなということを感じている。

それが情報発信の不足なのか使いづらさなのかということも含め、もっと検証していく必要があるのかなと思っており、民間と一緒にやっていくこともあるかもしれないが、市役所内での各課との連携についてもぜひ前向きに検討していただき、意見の吸い上げを通して、情報発信を含めて一緒にやれることをぜひ模索していただきたいと思う。

事務局

ご意見ありがとうございます。今回お示しした取り組みの中で、情報発信は5年間の中で十分力を入れてやっていきたいと思っているところであります。先ほど申したとおり、松戸市については、他の自治体に比べると交通事業者様のご協力・ご努力もあり、鉄道・路線バス・タクシーが市内全域を網目のように走っていると認識しております。

その中で、まずは既存公共交通を維持、活用していただくということが大事になってくると思っており、やはり市民の方々も行動変容を起こして、自動車から少し公共交通を使って移動しようとするような情報に力を入れていきたいと考えております。

特集号の作成なども通して、発信、効果検証をしながら、こういった情報提供が一番市民に伝わるのかを踏まえ、取り組みとして力を入れていきたいと思います。

委員

各委員おっしゃる通り、非常にレベルの高い作り込みをしていただいたことに感謝申し上げたい。お願いになるが、69ページの施策11のところで「近隣自治体との連携・協議」とあるが、各自治体で公共交通計画を作る中で、このように近隣自治体に踏み込んだ事例が多分あまりないと思うので、そういう意味でも非常にありがたいと感じている。

交通事業者としては、日頃から各自治体の市民の利用等で意識はしているが、各市の中だけで完結する流動は首都圏では少なく、当然近隣自治体と生活圏を共有して市民が動いている。

市川から始まって鎌ヶ谷、流山、三郷など、こういった近隣自治体とは、先ほど委員がおっしゃった情報発信も含め、本当の実態に合った形での連携が非常に重要ではないかなと思う。せっかく取り組みに記載いただいたので、ぜひリーダーシップを発揮していただきたい。

我々も協力させていただくので、意見の場を持って連携できるものがあればぜひやっていただきたいという思いである。

議長（副会長）

ありがとうございました。

委員からのご指摘のとおり、やはり行政間をまたいでバス路線はかなり厳しい課題を抱えています。そういった中で、近隣自治体とは連携を図りながら進めていきたいと考えております。

その他、ございますか。それでは、これで閉会させていただきます。

以上

この議事録の記載が真正であることを認め、署名する。

令和 7 年 11 月 10 日

松戸市地域公共交通活性化協議会

委員

平田 英寿

委員

山田 美和