

松戸市地域公共交通計画（案）パブリックコメント実施結果

松戸市地域公共交通計画（案）の作成にあたり、市民の皆様からご意見を募集したところ 11 名の方から 41 件のご意見をいただきました。お寄せいただきましたご意見を整理し、市としての考え方をまとめました。

パブリックコメント実施結果の概要

- 1 意見募集期間 令和7年11月17日（月）～ 令和7年12月16日（火）
- 2 意見提出者 11名
- 3 意見総件数 41件
- 4 意見内容および回答 以下のとおり
- 5 備考 ご意見の公表に際しては、個人または法人等の権利利益を害するおそれのある情報等、公表することが不適切な情報（松戸市情報公開条例第7条に規定する非開示情報）を除いたものとします。
また、内容の趣旨を変えない範囲で一部要約して記載しているほか、誤字等も一部修正しています。

No.	章	頁	ご意見	市の考え方	修正の有無
1	2	7, 8, 21	移動に関する現況を把握するため基礎資料として人口密度、高齢化率、鉄道駅乗客数などのデータを掲載しているものと思われます。 これらをより客観的・合理的な資料にするために、過去のデータも掲載し推計がみえるような資料にするのはいかがでしょうか。	移動に関する現況を把握するための基礎資料として、最新のデータを中心に整理しております。 本計画に掲載されていない過去のデータや推計などにつきましては、本計画の実施にあたり必要に応じて活用してまいります。	無

No.	章	頁	ご意見	市の考え方	修正の有無
2	2	17	P17 から令和6年度移動意識調査からグラフがいくつか出典されていますが、この調査の全体は公表されないのでしょうか？ 移動に対する意識を確認したいので全ての調査結果を公表してもらう事はできませんか？	令和6年度移動意識調査のすべての結果については、本計画本編への掲載はしていませんが、資料編に掲載させていただきます。	無
3	2	17	公共交通に関する市民の意識について 2024年度実施（の市民意識調査では）松戸市の公共交通は充実（していると思うが）5割となっているが年代別の調査はしましたか。 高齢者の多くは充実しているとは思っていないのではないかと。 バス停まで歩くのが大変で早く出て寒い中や猛暑の中で1時間に1～2本のバスを待つのは高齢者には酷といわざるを得ないのに5割が充実しているは納得できない。	公共交通の充実度に対する評価を年代別でみると、「40歳～49歳」「50歳～59歳」「60歳～64歳」「80歳以上」では「充実している」と回答した方が4割程度となっております。 一方、「15歳～29歳」「30歳～39歳」「65歳～69歳」「70歳～74歳」では5割以上が「充実している」と回答しております。 全体として各年代で充実度の感じ方には差があることも確認しております。	無
4	2	27	2.5 地域公共交通 2.5.4 コミュニティバス （1）公共交通空白・不便地域の設定について 新松戸南・三ヶ月・幸田地区の公共交通空白解消と、地域共創型モビリティ導入についての意見になります。 1. 新松戸南・三ヶ月・幸田地区の現状と課題 ・新松戸南地区・三ヶ月・幸田地域は、松戸市内でも明確な公共交通空白・不便地域となっています。 ・地区ごとに以下の課題が存在します。 ・高齢者世帯の移動困難	通勤・通学や日常的な外出等に加え、都市機能の集積や更新等を踏まえ、継続的に一定の利用が見込まれる場合については、P53取組03-2を推進し、路線バスの持続性を高めることを前提としております。 これを補完するため、P57取組07からP59取組09を推進することにより、多様なニーズに対応できるよう市が主体となり将来像に掲げる「便利で使いやすい移動手段の実現」に向けて努めてまいります。 また、地域内の個別の移動ニーズについては、地域が主体となるP56取組06-1やP72取組19を推進してまいります。	無

No.	章	頁	ご意見	市の考え方	修正の有無
			<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅までの徒歩距離の長さ・坂道（幸田、大谷口地区）の長さ ・ 医療機関・商業施設・学校など生活必需目的地へのアクセスの不足 ・ 駅前の、広さおよび道路混雑の生活効率の低下 ・ 交通弱者の社会参加機会の減少 <p>これらは地域の交流を招き、結果としてコミュニティ不足や、地域間格差が広がることが懸念されます。</p> <p>2. 過去のバス路線を活かした新規コミュニティバス導入の提案</p> <p>50 年前に運行されていた旧バス路線を参考にまた、市民生活動線を踏まえ、以下のような循環型コミュニティバスの導入を提案いたします。</p> <p><提案ルート案：環状「まつどコネクトライン」></p> <p>馬橋東口 → 三ヶ月 → 幸谷（新松戸東側） → 清志町 → 北小金 → 幸田 → 大谷口 → 新松戸駅 → 新松戸南 → 馬橋西口 → 馬橋東口</p> <p>【メリット】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通空白地域を面的にカバー ・ 新松戸、馬橋、北小金の3駅を「環状」で接続し、乗換利便性が大幅向上 ・ 医療機関・商業施設・学校へのアクセス向上 ・ 魅力施設（流通経済大、新松戸中央病院、買い物施設）の沿線化で利用需要を確保 		

No.	章	頁	ご意見	市の考え方	修正の有無
			<p>・コミュニティバスの「循環型」は利用心理的ハードルが低く、地域の足として定着しやすい</p> <p>3. 世界、他自治体の事例を踏まえた新しいモビリティ施策以下の先進事例を参考に、松戸市独自の「共創型交通モデル」を導入できます。</p> <p>(1) オンデマンド交通 (AI デマンドバス) 事例：日高市、泉佐野市、豊島区、エストニア・タリン市 AI が需要を予測し、最適経路で運行。 → 湾曲した住宅地の多い清志町、幸田、大谷口地区と相性が良い。</p> <p>(2) コミュニティ複合拠点を停留所に統合 事例：オランダ「ハブステーション」、横浜市・綱島地区 バス停を「買い物」「医療」「交流」を兼ねる小規模ハブとして整備。 → 新松戸南、幸谷、三ヶ月、幸田に「コミュニティハブ停留所」を整備することで、高齢者の外出機会促進と地域活性化につながる。</p> <p>(3) 生活圏内マイクロモビリティ (電動キックボード、超小型 EV シェア) 事例：福井県永平寺町、パリ市、台湾・高雄市 → 駅やバス停との「最初と最後の 300m」を自動化・共有化することで、公共交通の乗り継ぎ効率が向上。</p> <p>(4) 企業、大学との共同運行モデル 事例：流山おおたかの森地区の企業連携バス 米国ポートランドの「企業スポンサー路線」</p>		

No.	章	頁	ご意見	市の考え方	修正の有無
			<p>→ 新松戸には大学・病院・地元飲食店や企業などが増える可能性が高く、広告・協賛による運行コストの軽減が期待できる。</p> <p>4. 制度設計と予算案（概算）</p> <p>以下は、実現可能な制度設定と予算イメージです。</p> <p>（1）運行形態</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市直営ではなく「公設民営方式」 ・松戸市が路線計画、補助を行い、運行は民間バス会社または地域交通事業者 ・住民・自治会、企業を巻き込む「地域交通協議会」を設置 ・新たな法人設立（産官学民、SDGs 政策） <p>（2）年間予算（概算）（参考 AI からの計算）</p> <p>① コミュニティバス（中型車 × 2台）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車両リース、維持費：約 2,000 万円 ・運転士、人件費：約 3,000 万円 ・運行管理費：約 800 万円 ・合計：約 5,800 万円/年 <p>② AI オンデマンド交通（10 から 15 台）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・システム利用料：約 1,000 万円 ・小型車運行費：約 3,000 万円 ・合計：約 4,000 万円/年 <p>③ マイクロモビリティ整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ポート整備 × 10 カ所：約 1,500 万円 ・シェア事業者との協働で市負担最小化 ・合計：約 1 億 1,300 万円/年（初年度） 		

No.	章	頁	ご意見	市の考え方	修正の有無
			<p>松戸市の規模の自治体では十分現実的な金額であり、高齢化対策・環境施策（CO2 削減）、地域経済活性の効果を考えると費用対効果は高いと考えます。</p> <p>5. 市としての最大の意義</p> <p>この計画が実現すれば松戸市は「住民参加型の共創交通モデルの全国先進地」として評価され得ます。</p> <p>さらに、この地域の交通利便性の改善は</p> <ul style="list-style-type: none"> ・子育て世帯のさらなる地域定着 ・商業地の活性化、あらたな松戸市の魅力 ・高齢者の外出支援、多世代コミュニティ地域 ・公共交通利用の増加による環境負荷軽減 <p>など、多方面に効果を生みます。</p> <p>【まとめ】</p> <p>本意見では、旧バス路線の復活 × 新規コミュニティバス × AI オンデマンド × マイクロモビリティ × 企業連携という、これまでにない複合的で大胆な提案を示しました。松戸市が、地域ごとに異なる課題に応じた「世界水準の地域公共交通モデル都市」となることを期待します。</p> <p>市民として、ぜひ本案の具体化をご検討いただきたく、意見として提出させていただきます。</p>		

No.	章	頁	ご意見	市の考え方	修正の有無
5	2	27- 28, 30	公共の鉄道・バスと並行して、こうした（コミュニティバスやグリーンスローモビリティを導入している）地域での細かい移動手段が多くなることを期待します。	貴重なご意見をいただきありがとうございます。	無
6	2	27- 28, 30	<p>だれが主体となって動かしていくかです。地域包括ケアシステムが立ち上がって軌道に乗るまでには10年ほどかかっていますが、その基本が「自助・互助・共助・公助」です。同様の機動力が必要です。</p> <p>既存の移動手段でも、コミュニティバスは「街づくり部」、グリーンスローモビリティは「福祉長寿部」と別々の母体が運営しています。総合的な政策を合作していくには行政側での統一（統括）をどうしていくのでしょうか。また、こういったシステムが立ち上がるには市民と行政が同じくらいのモチベーションを持つことが必要です。</p> <p>現実には、「ゆめいろバス」の運営面だけをみていると主に運転手さんの確保の関係でしょうか、土日は運営をしていません。採算面でも単独では50%以上の経費もカバー出来ていないようですね。</p> <p>利便性が良い運行ネットワークができて、利用者を増やして、採算がとれる、環境にも優しいなど実現をするためには、街づくり部が「産学民金労言」互助・共助の推進源になれるか。</p>	これまでも関連部署と課題の共有をしまいましたが、本計画に基づき一層推進してまいります。	無

No.	章	頁	ご意見	市の考え方	修正の有無
7	2	32-33	<p>記述されているように、道路幅員現状では大変難しい整備であると思います。交通政策課の管轄ではないかもしれませんが、ヘルメット着用の「努力義務」政策も曖昧に感じます。例えば、拙宅近くの高等学校は自転車通学が多いですが、ヘルメット着用者はごく少数です。</p> <p>運用が難しいかもしれませんが、もう少し安全面での施策と使い手（市民）にお互い様の譲り合い（特に歩道走行は避けられない場合など）への共生啓発を促す政策文言があったらいいのかなと感じます。</p>	<p>P66 から P68 までの取組 14・取組 15 に記載している情報発信の推進やモビリティ・マネジメントの事業を進める中で、いただいたご意見の主旨も踏まえ推進してまいります。</p>	無
8	2	36	<p>運転免許証返納後の外出状況について</p> <p>買い物に出かけるのは必要に迫られてであり、買い物帰りは荷物が重く一度に多く買えないので週に4～6の頻度で買い物に出かけるということになる。返納後は決して楽ではない。</p>	<p>免許返納の有無にかかわらず、日常生活が支えられるような検討を進めてまいります。</p>	無
9	2	41	<p>『本市は国が募集を開始した「ウォーカブル推進都市」に賛同し、「居心地が良く、歩きたくなるまちなか」づくりを目指している』と書いてあるが、その取り組みは確認できなかった。この取り組みは非常に重要な取り組みであり、市もしっかりと取り組むべきと考えるが、例えば新松戸駅東側地区土地区画整理事業についても、途中から土木実施設計が大きく変更されたときに、その目的の一つに「ウォーカブル」が入っていたが、入っただけで、なんら特別ウォーカブルの具体化があるわけでもなく、実体のともなうウォーカブルになっていないと感じた。唱えるだけでなく、本気でウォーカブルの取り組みを進めるべき。</p>	<p>本市のウォーカブル施策の推進に向けて、本計画においても、P63～65 取組 12 及び取組 13 に記載のとおり、公共交通の利用につながるよう、歩きやすさや安全性の向上につながる様々な環境整備を引き続き実施してまいります。</p>	無

No.	章	頁	ご意見	市の考え方	修正の有無
10	2	42	松戸市で実施した令和6年度の松戸駅周辺の自動運転調査について、市のホームページには「実証調査の検証・分析結果について」掲載しています。本計画にもその内容を掲載したほうがいいのではないのでしょうか。	「実証調査の検証・分析結果について」は、事業の詳細な内容になるため本計画本編への掲載はしておりませんが、資料編に掲載させていただきました。	無
11	2	42	国土交通省により MaaS や自動運転を地域公共交通や移動の利便性向上、課題解決に重要な役割を担うとして推進している。しかしながら、自動運転は本市でも昨年松戸駅周辺で取り組まれたが、実際に完全に自動で運行するにはかなりの課題があることが分かった。したがって、自動運転の前に、今困っている住民を救う具体的な取り組みを行うべきではないか。	取組ごとに実施期間をお示ししております。 なお、将来を見据えた自動運転などについては、中長期的な取り組みとして推進してまいります。	無
12	2	43	ゼロカーボンの実現 脱炭素の取り組みについて、交通政策課としてもうすこし具体的に表現が出来ないのでしょうか。現在までの状況がどうなっていて、どういう取り組みをしているのかなどです。乗用車の保有台数の提示(P34 2.8.1)がありますが、CO2の排出量がどうなっていて、具体的にどのような取り組みをしているのでしょうか。その効果が出ていますか。あるいは課題がありますか。 交通政策課として関わっているのは運輸部門全体(20万台)ですか、あるいは人を運ぶ運輸手段だけでしょうか。 公共交通のCO2排出量はどのくらいですか。前項のマイカーを減らして、公共交通を利用するように促す政策をしていて、公共交通の動力源を脱炭素の駆動(EVなど)にする政策をしている、または計画しているとか。	これまでにクリーンエネルギー自動車の購入に係る補助金の交付や、電気自動車の導入、燃料電池自動車の率先的導入を実施してまいりました。 詳しい取り組みに関しては、「松戸市地球温暖化対策実行計画」をご覧ください。 なお、本計画におきましては、ゼロカーボンの実現に向けてP70取組17により推進してまいります。	無

No.	章	頁	ご意見	市の考え方	修正の有無
13	3-4	44, 50, 56	<p>P44 では計画の理念と将来像の中の課題4で交通弱者への対応が設定されています。</p> <p>しかし P50 以降の実施策では、交通弱者への対応はバリアフリーの推進とユニバーサルデザインタクシーの利用促進のみです。</p> <p>立地適正化計画に反映された施策にもこの二つくらいしか交通弱者への対応策はありません。</p> <p>P56 に福祉の視点の移動の維持・改善としか記載されていません。</p> <p>交通弱者は今後高齢者が増える中で、積極的な対応が必要です。施策ごとに交通弱者への視点も踏まえた取組を加えてください。</p>	<p>交通弱者への対応策については、ご意見いただきました取り組みだけでなく、すべての取り組みにおいて交通弱者に対する視点をとらえ、推進していくものと考えております。</p> <p>より具体的な対応については、P69 取組 16 の中で議論していきます。</p>	無
14	3-4	44, 69	<p>「3. 計画の理念と将来像」(P44)</p> <p>3.1 課題4「交通弱者への対応」について(現状)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢に伴い、歩行困難やそれを介助しながら通院や外出に公共交通機関を利用するにはバス停までの歩行が難しく危険である。 ・バスに乗っても病院までは乗り継ぎや遠回りで時間がかかる。 ・タクシーは予約して往復すると毎回 5,000 円はかかる(我住まい辺りから) ・近くに運転を頼める身内がない ・バス路線の拡充やタクシー代の助成などは、人員不足や財政不足でなかなか実現するには厳しい。 	<p>地域の実情に即した地域内ネットワークを検討していくうえでは、多様な移動手段や、様々な人材の参画による共創型サービスは、今後、重要な視点であると考えております。計画の推進にあたり、ご意見を参考にさせていただきます。</p>	無

No.	章	頁	ご意見	市の考え方	修正の有無
			<p>など、その現状に悩んでいる人や今後の生活に不安を抱いている人が多い。</p> <p>そんな現状の中で公共交通機関やコミュニティバスやモビリティや自動運転車両の運行だけでは、なかなか解決できない問題だと思い、以下のような意見要望を提出させていただきます。</p> <p>4. 実施施策</p> <p>方針6 施策 11-取組 16-5 P69</p> <p>「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」「様々な人材の参画」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通のあり方の検討や地域の移動手段の運営にあたっては、行政や交通事業者だけでなく、関係団体や市民、地域企業等と一体となって取り組んでいくことを推進します。に対する提案。 <p>(具体的提案)</p> <p>『運転できる 60 歳以上～75 歳までの人で運転技能や身体的適正の基準を設けそれをクリアした人が資格登録取得し、保険も適応し、運転代行のシステムを作ってはどうか?』</p> <p>資格取得し登録した人は運転代行の協力会員として、利用したい人は利用会員として登録し、希望要望をマッチング</p>		

No.	章	頁	ご意見	市の考え方	修正の有無
			<p>して両者合意のもと、協力会員と利用会員との直接やり取りの中で運転要請をできるシステムをつくる。</p> <p>(メリット)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ご近所にマッチング相手が見つければ、顔見知りにもなり地域のコミュニケーションの広がりが図れる。 ・事前のマッチングでお互いが同意する為、突然知らない人を乗せることがない。 ・シルバー世代の生きがいや地域貢献や収入にもなる。 ・運転手不足の問題解決の一助となる。 ・利用会員は、高齢者に限らず障害者でも大人も子どもも可能とし、協力会員との連携が取れば利用できる。 <p>(検討事項)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・料金設定や利用時のルールなどは、検討事項とする。(案として半径1 km 以内 500 円 1 時間以内 1,000 円など、利用者協力者ともにメリットのある最善値を検討する) ・運行実績や利用状況、報酬の受け渡し方法など運営方法全般については、ファミリーサポート方式か、シルバー人材センター方式か、その他か、検討事項とする。 ・「自家用車両の有償旅客運送」の許可登録の手続き <p>(デメリット)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今現時点では、思いつきません。 <p>(課題)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用会員、協力会員という登録制でマッチングするシステムは、「ファミリーサポート」というサービスで、子育て世代には定着して利用されている制度です。 		

No.	章	頁	ご意見	市の考え方	修正の有無
			<p>この方式にならって「運転サポートサービス（仮）」として立ち上げるか、または、現在あるシルバー人材センターの業種の一つとして設けるか。という課題。（シルバー人材センターには、「ラビット・・・」という運転依頼のできる業務もあるようですが、利用しにくく利用できないとの声をききました）</p> <p>・個人が自家用車で有料で送迎をするということは、法的に違法であるが、合法となるケースとして「自家用有償旅客運送」という、地域住民の生活確保の為、自治体の協議会等を通じて、実質（実費）の範囲内で有償運送を行うもの（福祉有償運送等）で、協力会員の自家用車を許可登録をする必要があります。</p> <p>日常的に置きっぱなしになっている自家用車を、必要とされている人の為に活用でき、役に立てることは、まだまだ運転に自信がある 60 歳以上の人の生きがいや働きがいとなり、利用者側も病院や駅まで、家から安価で送迎してくれるのであれば、とても有難いシステムで、公共交通機関ではなかなか解決が難しい課題もクリアできるのではないかと思います。</p> <p>「運転サポートサービス（仮）」事業としてこれが実現し稼働できれば、さきがけのモデル事業として松戸市のイメージアップにもなるのではないかと思います。</p> <p>（すでに行っている自治体があるのであれば、そこを参考にして、市として取り組んでもらいたい。）</p>		

No.	章	頁	ご意見	市の考え方	修正の有無
15	3	45	計画の理念と将来像、実施施策について必要だとしながらも目指しますだけで、具体的な〇〇〇〇年を目指して実現していくという現実味がない、具体的な施策を示していただきたい。	P45 で3つの将来像を示し、P51以降の施策の各取組で実施期間をお示しさせていただいております。	無
16	3-4	45, 60	既に策定済みの松戸市総合計画、都市計画マスタープラン、立地適正化計画のいずれにも公共交通やその他の移動に関する目標等が掲げられている中で、その目標を達成するための地域公共交通計画案そのものが策定されたことで、今後各計画との連携がなされ、将来を見据えた移動しやすい・住みやすい街づくりが推進されていくことを期待します。 計画案全体としましては、松戸市は既に公共交通網が市内各地に張り巡らされているということと、松戸市初の計画案ということもあり、いきなり飛躍した非現実的な理想を掲げるのではなく、まずは設定した最初の5年間の中で地域交通のあり方、将来像を検討していくという、とても冷静で腰を据えた入り方であると共感致しました。 3.3に掲げられた3つの理念は、現状の分析から見える課題と、今後向き合わなければならないことが端的に集約されていると共感致しましたが、3.4の将来像にやや踏み込んだ意見を述べさせていただきますと、松戸市内における移動という観点では、近年グリーンスローモビリティやシェアカー、シェアサイクル等の登場により、鉄道・バス・タクシー以外の多様な移動手段が選択可能となった一方で、運営主体が様々であるがゆえに現状は各移動手段がつながりに乏しい、あるいは十分に知られておらず、せつかくの資源が活	P60 取組 10-1 にも記載のとおり、モビリティ・ハブの新設に向けては、公共施設や商業施設との連携が必要であると認識しております。ご提案いただいたご意見は重要な視点になると考えております。	無

No.	章	頁	ご意見	市の考え方	修正の有無
			<p>用しきれていない等の勿体なさを感じていたことや、一部区域内の無償運送行為による有償運送事業者への収益への影響による路線バス・タクシーの減少等の将来不安を少なからず感じていましたので、本計画案4. 実施施策の方針3に記載のある「基幹的な公共交通と多様な移動手段の役割と連携」によって、各モードがきちんと整理され、それぞれの関係者が同じテーブルで協議・検討等できるようになることは、とても大切に有意義なことであると思います。</p> <p>本計画案の決定と着実な推進により、松戸市が誇る既存の公共交通網の維持確保と、その他の移動手段との有効かつ効率的なつながりをきちんと実現させることで、より便利で住みやすい松戸市に発展するよう期待しています。</p> <p>尚、是非、計画を形にさせていただきたいという思いから、下記に一つだけ個別具体的な意見を挙げさせていただきたいと思います。</p> <p>※個人的な要望も含まれますので計画案に追記してほしいというものではありません。今後の関係者間での検討材料の一つにさせていただけたら幸いです。</p> <p>計画を将来市民の目に見える形で実現させるためにはモデルケースも必要と考えますので、方針3施策6取組10-1に掲げるモビリティ・ハブの機能向上と整備について、生活拠点の一つに位置付けられた「小金原センター」を本格的なモビリティ・ハブの整備対象箇所として今後検討してはいかがかと思いました。</p> <p>拠点として設定された16箇所のうち、唯一、鉄道駅ではな</p>		

No.	章	頁	ご意見	市の考え方	修正の有無
			<p>い「小金原センター」は周辺に大規模団地である小金原団地を有し、その他に支所・郵便局・交番・診療所・公園・体育館・有名な飲食店を含む商業施設を有する生活拠点としても設定されていますが、どの鉄道駅からも遠く、同団地もリノベーションはされているものの老朽化が進んでいる印象もあり、近年、居住地としては若年層から敬遠され、古くからの住民を中心に高齢化がかなり進み、街の活気が失われつつあります。基幹的な公共交通はバスのみとなりますが、地域内に路線バスの車庫があり、バスによる複数駅への乗入れや運行本数も充実している一方で、既に互助によるグリーンスローモビリティ【松戸モデル】や松戸市によるシェアサイクルステーションも設置されており、鉄道駅や街の各種施設等を多様な移動手段によって連携するための素材が存在しており、あとはそれらを繋げるためのきちんとした環境を整備することでモビリティ・ハブ設置計画のモデルケースになるのではないかと考えています。</p> <p>鉄道駅から遠くても、一つの街の中で生活を完結することも出来る便利で魅力ある街として、今後は若年層にも居住地として選択してもらい、街が再び活性化するよう、生活拠点「小金原センター」をモデルケースとしたモビリティ・ハブ整備の検討を意見（要望）させていただきたいと思いません。</p>		

No.	章	頁	ご意見	市の考え方	修正の有無
17	4	51	<p>取組 01 鉄道駅の安全性や利用しやすさの向上 JR松戸駅及び駅につながるビルについて JR松戸駅改札内のトイレにはユニバーサルシート（ベッド）が設置されていません。体が不自由な方はもちろん、持病のある方、高齢者など必要とされている方は多いです。設置していただけないでしょうか。松戸市の管轄であるビルのトイレにはユニバーサルシートを設置する計画であると伺っています。必要性を理解していただけているのだと思います。</p>	<p>P51 取組 01-2、取組 01-3 については、趣意がより伝わるよう以下のように赤字を修正いたします。</p> <p>「01-2：鉄道駅の利便性・安全性向上に向けた整備 ●鉄道駅では、バリアフリーや転落防止をはじめとした利便性・安全性の向上のため、必要な整備を推進します。</p> <p>●JR常磐快速線松戸駅やJR武蔵野線市内各駅では、「ホームドア整備計画」（JR東日本）期間内の設置を目指します。」</p> <p>「01-3：鉄道駅周辺における移動円滑化の推進 ●鉄道駅では、地域交通ネットワークの拠点として、道路特定事業や交通安全特定事業を組み合わせ、駅周辺の主要施設までの特定経路の移動円滑化を推進します。」</p>	有
18	4	51	<p>01-2：鉄道駅の安全性向上に向けた整備について 2項目あるが、3項目として次の内容を追加して下さい。 ・流鉄流山線への安全対策（バリアフリー化）を事業者と共同して推進します。 理由：小金城趾駅の上りの階段 43 段、下り 30 段の解消</p>	<p>P51 取組 01-2 に記載のとおり、鉄道駅では、バリアフリーや転落防止をはじめとした安全性の向上のため、必要な整備を引き続き推進してまいります。</p>	無

No.	章	頁	ご意見	市の考え方	修正の有無
19	4	51	<p>01-3：鉄道駅の利便性向上を推進 1項目あるが、2項目として次の内容を追加して下さい。 ・鉄道利用者が安心して利用できるために全駅にトイレの設置を目指す。 理由：小金城趾駅及び周辺には公衆用トイレが存在しない。</p>	<p>P51 取組 01-2、取組 01-3 については、趣意がより伝わるよう以下のように赤字を修正いたします。</p> <p>「01-2：鉄道駅の利便性・安全性向上に向けた整備 ●鉄道駅では、バリアフリーや転落防止をはじめとした利便性・安全性の向上のため、必要な整備を推進します。</p> <p>●ＪＲ常磐快速線松戸駅やＪＲ武蔵野線市内各駅では、「ホームドア整備計画」（ＪＲ東日本）期間内の設置を目指します。」</p> <p>「01-3：鉄道駅周辺における移動円滑化の推進 ●鉄道駅では、地域交通ネットワークの拠点として、道路特定事業や交通安全特定事業を組み合わせ、駅周辺の主要施設までの特定経路の移動円滑化を推進します。」</p>	有
20	4	53	<p>施策 2 路線バスの維持・利便性の向上 取組 03 路線バスの持続性を高める 03-1：運行の効率化に向けた定時性・速達性の向上 2項目記述されていますが、次の1項目追加して下さい。 ・バス路線とバスの増便について関係機関と地域住民との協議を行ない路線バスの運行の効率化を検討します。 理由：現在幸田循環は1時間に1本であり通勤・通学時間帯の増便が望まれている事と運行ルートの変更も検討を要する。</p>	<p>ご意見を踏まえ、P53「03-2」に次の赤字を追記いたします。 「少子高齢化や生産年齢人口の減少、事業者の人材不足等が進む状況において、限られた資源を有効活用し、効率的かつ持続可能な交通サービスを実現するため、地域・行政・事業者が連携・協働しながら、利用実態など必要に応じてバス路線の再編を検討します。」</p>	有

No.	章	頁	ご意見	市の考え方	修正の有無
21	4	53	<p>方針1 施策2 取組 03-2 「路線の効率化に向けたネットワーク再編の検討」について (要望) 『281 号線「野菊野団地→松戸市消防署→みのり台→日暮→八柱駅→常盤平」を通るバス路線を新設してほしい。路線バスでもコミュニティバスでもよい。』</p> <p>(現状) バス路線は、和名ヶ谷地域から松戸駅に向けて複数本ありますが、281 号線を走る路線がなく、松戸市総合医療センターに行くのも一旦、松戸駅に出て乗り換えて行かなければならず、時間もかかり、高齢者や歩行困難な人を介助していくのは、とても大変なのが現状です。 総合医療センターも千葉西病院も三和病院も八柱からのシャトルバスはあるので八柱までのバスがあるととても有難い。この道路は、工業団地に通勤する人も多く通勤時間帯には、八柱から歩いている人も多く見られます。 八柱駅は、乗降客も多く武蔵野線や新京成も利用しやすくなり人の流れも多くなり八柱が活気あるまちになると思います。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・この区間の利用頻度など是非調査をしてほしい。 ・路線バス、コミュニティバスの導入を要望します。 	<p>P53 取組 03-2 や P57 取組 07-3 の実施にあたり、ご意見を参考にさせていただきます。</p>	無

No.	章	頁	ご意見	市の考え方	修正の有無
22	4	53	<p>「路線バスの維持・利便性の向上」を施策として示していますが、取組 03 では「運行の効率化」とされています。効率化という言葉は≒減便との印象も拭えません。</p> <p>どちらにでも取れる「効率化」という表現は適切なのでしょうか。</p> <p>また方向性がぶれないように「効率化」については具体的な内容を記載する必要があると考えます。</p>	<p>P53 取組 03-2 に記載のとおり、効率化とは少子高齢化や生産年齢人口の減少、人材不足が進む状況において、限られた資源を有効活用し、効率的かつ持続可能な交通サービスを実現するため、利用実態など必要に応じてバス路線の再編を検討するものです。</p> <p>したがって、効率化とは減便を前提とするものではございません。</p> <p>上記のような目的・趣旨であることを適切に伝えられるよう、03-1 のタイトルを「定時性・速達性の向上による運行の効率化」、03-2 のタイトルを「ネットワーク再編による路線の効率化の検討」に修正いたします。</p> <p>なお、具体的な取り組み内容につきましては、今後、路線などの利用実態に応じて、関係者と検討していくものとなります。</p>	有
23	4	53	<p>1点要望です。</p> <p>八柱駅北口→市立総合医療センター行き無料シャトルバスは平日のみ運行しています。これを公共交通で運行できるような路線ができれば、病院利用者のみならず 21 世紀の森と広場利用者や地域住民も幅広く利用できる路線になります。このようなご検討をぜひお願いします。</p>	<p>総合医療センター行き無料シャトルバスは、総合医療センターを利用する皆様の利便性確保を目的として、施設間送迎により無償の運送が行われているものです。</p> <p>一方、ご提案のように公共交通として路線化する場合には、有償の運送となることから、運行主体や運行経費の負担、採算性の確保といった課題に加え、これまで医療目的で利用されてきた利用者への影響や、既存の路線バス等との役割分担・影響について整理・調整が必要となります。</p> <p>今後、P53 取組 03-2 の実施にあたり、ご意見を参考にさせていただきます。</p>	無

No.	章	頁	ご意見	市の考え方	修正の有無
24	4	56	高齢者が自立して外出できるよう、免許返納後の支援など市として補助することを検討していただきたいと思ます。	引き続き総合的に検討してまいります。	無
25	4	56	地域公共交通活性化協議会での話し合いを通して、この計画案が出されていると思います。私たち住民から見れば、いつになったらコミュニティバスが走るのかが最大の関心事です。素案のなかにも「公共交通の役割」や実際に「地域で暮らす住民の声」など記載されています。それらの声を受け止めて、「具体的にこのような計画で進めます」という具体案・具体策がほしいと思います。	コミュニティバスに関しては、P56 取組 06-1 に記載のとおり、令和8年度から新たに、高塚新田地区における市内初のワゴン車両によるコミュニティバスの実証運行の開始について掲載しております。 今後は、コミュニティバスに限らず、P72 取組 19 において地域が主体となって多様な移動手段の導入を検討・実施できるよう推進してまいります。	無

No.	章	頁	ご意見	市の考え方	修正の有無
26	4	56	<p>交通政策課との話し合いの中で、「町会・町会長さんの意見の他に、もう少し地域の声を集めてほしい」と、助言をいただきました。まとめてみて気づいたことがあります。</p> <p>①私たちが想像していたより、リアルな実態が見えてきました。（つかみが浅かったと思い知らされました）</p> <p>例：車があるから困っていない→実は同居している息子さんの車で、息子さんが仕事の平日は車があっても使用出来ない。（タクシー利用で出費が）</p> <p>例：行きはタクシー呼ぶのに400円かかる。杖をつきながらバスで駅へ。病院、薬局などにより、帰りは駅前からタクシー利用など、たくさんの声を聞かせていただきました。</p> <p>1日も早いバス実現を！と、願います。</p> <p>②五香プライス前アンケートでは、常盤平地域以外からもコミバスの要望が出されました。（鎌ヶ谷市、柏市、五香西、松飛台、六実、六高台、元山）</p> <p>③特に用事があるわけではないが、外出することで人とつながることができます。（一人暮らしだと、誰とも話さないで一日が終わってしまうからと）</p> <p>※国土交通省は、地域公共交通に求められる役割として、「地域住民の移動の手段の確保」「街のにぎわいの創出や健康増進」「人の交流の活発化」などを掲げています。気軽に外出できる機会を増やすことで医療費削減につながった自治体もあります。</p>	<p>貴重なご意見をいただきありがとうございます。</p>	<p>無</p>

No.	章	頁	ご意見	市の考え方	修正の有無
27	4	56, 72	<p>方針6の取組19について 「新たな手引きの策定と運用」をめぐって</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「地域が主体となって多様な移動手段の導入を検討・実施する際に活用するものです」とありますが、「地域が主体」ではなく、あくまで「市が主体」ではないでしょうか。 ・地域はあくまで「コミバスを走らせてほしい」という地域の声を行政に届ける役割があると考えます。(身近な地域のことを知っている存在として)しかし、たとえば「どこに停留所をつくるか」などは行政が進めるなかみではないでしょうか。 ・地域の役割は①地域の声を行政に届ける②コミバスの宣伝を通じて地域からも盛り上げていくことでは。手引きの内容はバス事業者さんや警察・行政の仕事がほとんどではないでしょうか。 ・地域住民組織が動いたら、また次の課題があり、何年かかるかの見通しもないまま。「地域が主体」ではなく、「行政が主体」になってほしいと考えます。その方が早く実現します。地域公共交通分野だけ地域主体でと言うのはどうなのでしょう。 ・「収支率40%」に達成していない県内市町村では、それでも運行を継続しています。(一部減便などありますが)人口50万の松戸市でコミバス事業を位置づけ、国庫補助など運用して交通空白地域解消に向けて具体的に動いてほしいと思います(例:今年度は〇〇地域、次年度は△△地域・・・) 	<p>通勤・通学や日常的な外出等に加え、都市機能の集積や更新等を踏まえ、継続的に一定の利用が見込まれる場合については、P53取組03-2を推進し、路線バスの持続性を高めることを前提としております。</p> <p>これを補完するため、P57取組07からP59取組09を推進することにより、多様なニーズに対応できるよう市が主体となり将来像に掲げる「便利で使いやすい移動手段の実現」に向けて努めてまいります。</p> <p>また、地域内の個別の移動ニーズについては、地域が主体となるP56取組06-1やP72取組19を推進してまいります。</p>	無

No.	章	頁	ご意見	市の考え方	修正の有無
28	4	56	シェアサイクルのステーションの使用料が 100%免除されていることは問題ではないか。今後使用料などの徴収を検討すべきではないか。	シェアサイクル事業は市民に移動手段を提供するという公共性を有することから、各規定に基づき、行政財産の使用料は免除しております。現時点で設置されているステーションは免除しておりますが、使用料につきましては一律に無償とするのではなく、設置場所の公共性を考慮して検討しております。	無
29	4	57	導入に対して非常に慎重であり、これではいつ導入されるのか、また導入されるのか自体も怪しい。これで具体的な計画と言えるのか？導入が厳しいのであれば、協議会の検討の中で、難しいとある程度結論を出し示すべきではないか？期待だけさせて、結局導入されないのでは計画の意味がない。	最適な移動手段（特に公共交通）を模索するためには、慎重に検討することが必要不可欠と考えております。協議会での審議については、導入検討の段階において必要な時期に行っております。	無
30	4	58	自動運転車両の導入検討とありますが、具体的にどのように進めるのでしょうか。	本市では、P42 に記載のとおり、令和 6 年度に自動運転車両の導入可能性を検証するための実証調査を実施いたしました。 今後も、導入可能性のある地域や車両等を検討するとともに、社会動向、技術発展などを注視し、導入の可能性を模索してまいります。	無
31	4	58	多様な移動手段の導入はその特性の把握と整理を行う、というのみで導入には一言も触れず、その一方で、新たなモビリティサービスへの導入は積極的です。今あるものは生かさず、これから調査・研究をするものは推進する、その理由を示すべき。	P57 取組 07 で示す「多様な移動手段」は、今あるものや次世代モビリティなど、すべてを含み導入検討するものです。そのうえで、P58 取組 08 については、社会課題解決の観点から、次世代モビリティサービスの中長期的な調査・研究を推進するものとしてお示したものです。	無

No.	章	頁	ご意見	市の考え方	修正の有無
32	4	62	<p>取組 11 駅周辺駐輪場の整備促進・利用環境の向上 松戸市役所など公共の建物、市営駐輪場の駐車について 体の不自由な方の中には、電動車椅子や電動カートで自分 で操作して外出し、市役所に入る時や電車に乗る時は支援 の方の手を借りて杖などを使って移動する方がいらっしゃ います。これら移動のための乗り物を建物の駐輪場や市営 駐輪場に置くことを断られるそうですが、止める場所を作 っていただけないでしょうか。</p>	<p>電動車椅子や電動カート（シニアカー）は道路交通法上「歩 行者」として扱われております。 取組 11 は、公共交通の拠点へのアクセス手段となる自転車 の利便性を高めることを目指して設定したものです。 バリアフリーの観点から、電動車椅子や電動カート利用者 が乗車したまま不便を感じることなく移動できる社会にす ることが目指すべき姿であり、その実現に向けての必要な 整備が進められております。 そのうえで、各施設など、停める場所の設置につきましては、 受容性や安全性など総合的に判断されるものと考えて おります。</p>	無
33	4	65	<p>P65 に「歩行環境の整備」と「自転車の利用環境の整備」を 掲載していますが、この取組 13 に高齢者が自立して外出で ける街づくりの視点も盛りこんでいただきたいと思いま す。</p>	<p>P65 取組 13 に限らず、本計画の施策を検討するうえでは、 高齢者が自立して外出できるまちづくりの視点を踏まえて おります。</p>	無

No.	章	頁	ご意見	市の考え方	修正の有無
34	4	72	<p>新たな手引きの策定と運用について 「地域が主体となって多様な…」とありますが「地域が主体」ではなく地域の声にこたえる「市・行政」が主体で行うことではないか。 高齢化が進む地域社会で、またこの地域で生きていきたいと願う住民に対して、住民にやりなさいではなく施策実行は市行政が主体で行うことだと思えます。</p> <p>※松戸市は「収支率 40%」と言われますが 40%に達していない県内市町村では減便しているところもあるようですが、運行を継続しています。人口 50 万人の松戸市でコミバス事業を位置づけ交通空白地域解消に向けて具体的に主体的に動いていただきたいと心からお願いいたします。</p>	<p>通勤・通学や日常的な外出等に加え、都市機能の集積や更新等を踏まえ、継続的に一定の利用が見込まれる移動需要については、P53 取組 03-2 を推進し、路線バスの持続性を高めることを前提としております。</p> <p>これを補完するため、P57 取組 07 から P59 取組 09 を推進することにより、多様なニーズに対応できるよう市が主体となり将来像に掲げる「便利で使いやすい移動手段の実現」に向けて努めてまいります。</p> <p>また、地域内の個別の移動ニーズについては、地域が主体となる P56 取組 06-1 や P72 取組 19 を推進してまいります。</p>	無
35	5	73	<p>この表における、「3 本市が出資する地域交通の収支率」についてだが、収支率 40%というのは、国の指針ではない。必要であれば、それよりも低くても走らせるべきだと思う。高齢者で車がない方の移動を支える、コミュニティバスは移動のみならず、高齢者の外出を促し、それが健康増進につながり、さらに地元にお金も落とし、経済効果も大きいと思う。この収支率については、あらためて検討し、高齢者の健康維持、経済波及効果の観点から、予算を組んで進めるべきと考える。</p>	<p>本市コミュニティバスの運行継続基準である収支率 40%は「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、「コミュニティバス導入の手引き」とともに定めたものです。</p> <p>今後、必要に応じて基準を定める際には、「松戸市地域公共交通活性化協議会」において議論し定めるものと考えております。</p>	無

No.	章	頁	ご意見	市の考え方	修正の有無
36	5	73-74	<p>これからのまちづくりの評価は、サイレントマジョリティである交通弱者への対応が必要だと思います。評価が鉄道、バスなどに偏り、免許返納者の高齢者だけに注目しただけでは不足です。</p> <p>日常生活で困っているのは、交通弱者全てです。この人たちの生活がどのように良くなったかが重要ですので、評価項目を追加してください。</p>	<p>免許返納者の高齢者に限らず、子育て世代、障害のある方、外出に不安を抱える方など、幅広い交通弱者の視点に立った取り組みが重要であると認識しております。</p> <p>本計画における評価は、鉄道やバスといった特定の交通手段の利用状況のみを評価するものではありません。</p> <p>また、すべての交通弱者の生活がどのように良くなったかを一律の指標として定量的に評価することは困難であることから、公共交通全体を通じて「誰もが日常生活に必要な移動を確保できているか」という観点に基づき、既存の評価項目の中で総合的に判断することを想定しております。</p>	無
37	5	74	<p>「公共交通の充実度に対する評価」47.8%が現状維持は少し目標が低いのではないかと思う。これからの時代は、環境の点からも自家用車から公共交通へとシフトしていくべきである。さらに、ウォークブルの推進も必要。せめて55%程度の目標は掲げる必要があるのではないか。</p>	<p>目標値について、本計画では、人口減少や事業者の人手不足、運行経費の増大等が進展する中で、現状維持することが必要不可欠であると考えましたが、改めて検討し、目標値を市民の半数以上となる「50%以上(2.2%以上増加)」に修正いたします。</p>	有
38	5	74	<p>「6 公的資金投入額」は2倍以上に増額されているが、中身が問題である。新たな移動手段の導入や新たな方法による周知・啓発活動と、実際に今市民からの要望が多いコミュニティバスの導入ではなく、新たな移動手段や、周知啓発への予算は、市民の方を見ている予算ではないと思います。ここに2千万円増額するなら、コミバスを走らせる予算にまわしてほしい。</p>	<p>公的資金投入額の用途として掲載している「新たな移動手段の導入による拡充」には、今後導入する可能性があるコミュニティバス関連経費も含んでおります。</p> <p>より分かりやすくするため、P74 評価指標6の考え方を以下のとおり赤字に修正いたします。</p> <p>「・「既存の多様な移動手段の維持・促進」、「新たな移動手段の導入による拡充」、「新たな方法による周知・啓発活動」などの事業を着実に実施し、継続していくための公的資金投入額として、現状値よりも2千万円程度増加させた額を目標値とする。 ※初期導入経費は除く」</p>	有

No.	章	頁	ご意見	市の考え方	修正の有無
39	-	-	<p>例えば、公共交通の利便性をアップすることで、マイカー（乗用車）の代替として公共交通の利用が増えないでしょうか。市内の自動車の台数全体は増えているようですが、乗用車の所有台数は減少傾向です。高齢者などの運転免許返上者が増えて、マイカーから公共交通利用者が増えるように仕向けていくことができませんか。（政策とナッジ）</p> <p>また、一例として公立の小中学校・高等学校の職員（教員）のマイカー通勤者を公共交通使用するように仕向けることなども必要です。（ナッジ）</p>	<p>P66 から P68 までの取組 14・取組 15 に記載している情報発信の推進やモビリティ・マネジメントの事業を進める中で、意識・行動の変容が進み、マイカーから公共交通への転換につながればと考えております。</p>	無
40	-	-	<p>いずれの場合でも行政と市民の互助関係は必至です。そのなかで、僕のもうひとつの関心事が「行政の中での互助」関係です。上記の項目でも下記の部署が関係していると思います。</p> <p>街づくり部：交通政策課他 環境部：ゼロカーボンシティ推進担当室 福祉長寿部：高齢者支援課他 学校教育部： 総務部：政策推進課 SDGs 推進担当室</p>	<p>これまでも関連部署と課題の共有をしまいましたが、本計画に基づき一層推進してまいります。</p>	無
41	-	-	<p>私はこの計画を話し合う、地域公共交通計画協議会を傍聴しましたが、そこである委員が、面白い発言をしていました。それは、「この計画は名前を変えてどこでも使えますね。」というものでした。私はいい得て妙だと思いました。確かに、いろいろなことを検討はされていますが、では具体的にどのように地域公共交通が良くなるのかと言えば、周辺環境の整備や、次世代の移動手段の調査、研究などばかり</p>	<p>貴重なご意見をいただきありがとうございます。</p>	無

No.	章	頁	ご意見	市の考え方	修正の有無
			<p>で、実際に路線バスが増えるとか、コミバスが走るとか、具体的な計画は全くありません。</p> <p>目標値も現状維持だけで、人口減少の下で、現状維持というのは確かに利用者数の視点などでは、努力が必要な数字なのかもしれませんが、公共交通充実度も、現状維持であり、公共交通をさらに良くしていこうという思いは感じられませんでした。</p> <p>今後高齢社会がますます進行し、今から 25 年後には3分の1が 65 歳以上の高齢者となる時代に、移動手段の確保というのは高齢者にとっても社会にとっても切実な問題です。</p> <p>しかし、高齢者が気軽に外出することができる環境を作れば、健康増進にもつながり、さらに地域にお金も落とし、地域経済の活性化にもつながり、一石二鳥にも三鳥にもなるのではないかと思います。</p> <p>運転手不足なども深刻ですが、路線バスの便数や路線が減ったことで、通勤通学の若者も大変不便を感じていると思います。やはり通勤している若者などは、便利な東京へと転出してしまいうこともあってはいませんか。若者を呼び込むにも、利便性の向上は必須だと思います。</p> <p>この地域公共交通計画の実施で、果たして地域の公共交通の課題は解決されるのか、疑問の多い計画でした。周辺環境は良くなったが、結局実際の利便性向上にはつながっていない、ということのないよう、この計画がどのように具体的に地域の課題を解決していくのかこれから、よりよい利便性が向上する具体的な施策をたてるべきだと思います。</p>		

No.	章	頁	ご意見	市の考え方	修正の有無
			<p>最後に多様な立場の委員が一堂に会し協議をする場、というのは大変貴重で傍聴していても勉強になりました。協議会の人数も多く日程調整なども大変だったと思いますが、ご苦労様でした。</p> <p>引き続きよろしくお願いいたします。</p>		