

松戸市地域公共交通計画（資料編） 構成イメージ

区分	章構成	主な収録内容	位置づけ
1	計画策定までのあゆみ	検討体制、検討経過、協議会開催実績	計画策定プロセスの整理
2	設置条例	協議会設置条例全文	法的根拠の明示
3	協議会委員名簿	委員構成、所属	推進体制の明確化
4	市民意識調査結果	アンケート概要、集計結果	市民ニーズの把握
5	関係団体ヒアリング	主要意見の整理	現場意見の反映状況
6	令和6年度 自動運転実証実験結果	実証概要、成果・課題	実証成果の蓄積

1 協議会開催実績（抜粋）

回	日にち	主な内容
1	令和6年5月15日	諮問書について 地域公共交通計画策定について 事業内容・スケジュール
2	令和6年9月10日	自動運転実証運行について 松戸市地域公共交通計画策定に向けた方針について 松戸市の公共交通や移動に関する市民意識調査について 事業者・関係団体等へのヒアリングについて
3	令和7年2月19日	市民意識調査の結果概要について 交通事業者、関係団体意向把握の結果概要について 松戸市を取り巻く現況の整理について 松戸市地域公共交通計画の構成案について
4	令和7年5月28日	令和6年度自動運転実証調査結果について 松戸市地域公共交通計画骨子案について 目指すべき地域交通ネットワーク（案）について 施策について 取組について ブロック分けについて
5	令和7年10月22日	松戸市地域公共交通計画（素案）について
6	令和8年1月23日	松戸市地域公共交通計画（案）パブリックコメントの実施結果について 松戸市地域公共交通計画（案）について
7	令和8年2月末～3月	答申（予定）

4 市民意識調査結果（抜粋）

4.2.5 公共交通に対する認識

4.2.5.1 情報の取得方法

公共交通に関する情報の取得方法は、「スマートフォンや携帯電話で調べている」が79%で最も多い。

＜質問1（8）公共交通に関する情報（時刻表、運行状況等）の取得方法を教えてください。＞
（複数回答）

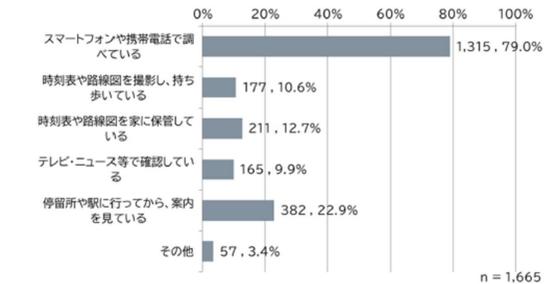


図 4-72 情報の取得方法

(1) 年代別の公共交通に関する情報の取得方法

公共交通に関する情報の取得方法を年代別にみると、「80歳以上」を除き、「スマートフォンや携帯電話で調べている」が最も多くなっている。「80歳以上」は、「停留所や駅に行ってから、案内を見ている」が30%で最も多い。

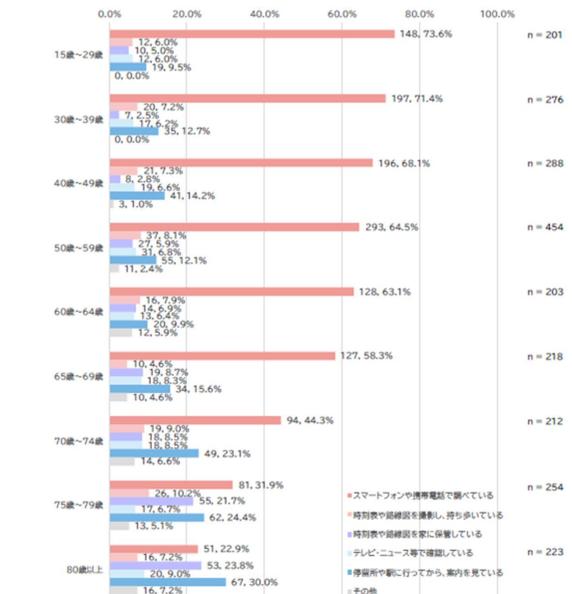


図 4-73 年代別の情報の取得方法

5 主要意見の整理（抜粋）

交通事業者・関係団体へのヒアリング（意向把握）結果概要について

1. 実施概要・目的

公共交通事業者や関係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することで、地域の実態に基づいた地域公共交通計画を策定することを目的とする。

2. 実施時期

2024年11月

3. 結果概要

公共交通事業者のヒアリング結果	
鉄道事業者	<ul style="list-style-type: none"> 輸送人員は、従前の状況には戻らないと考えている。 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^{※1} など）を積極的に導入してほしい。 パーク＆ライド^{※2}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	<ul style="list-style-type: none"> 全体利用者数としてはコロナ前比較で概ね90%程度である。 災害時は、鉄道会社と連携し、電車が運転見合わせ時に振替輸送を行っている。 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	<ul style="list-style-type: none"> 災害時は、鉄道会社と連携を取り、電車の運転手の送迎を行っている。 少しずつ女性ドライバーが浸透してきており、女性ドライバーの活躍と職場環境改善が好循環になってきた感触がある。 カーボンニュートラルに向けた取組（電気自動車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などでは、タクシー乗り場（待機所）の設置が必要ではないか。

※1 MaaS…複数の交通手段を最適に組み合わせて、検索・予約・決済を一括で行うサービスのこと。

※2 パーク＆ライド…郊外や都心周辺部のバスターミナルやバス停周辺などに駐車場を整備し、マイカーからバスへの乗り継ぎを図るシステムのこと。

6 実証概要、成果・課題（抜粋）

実証調査の検証・分析結果について①



検証結果【経営面】

- ▶ 自動運転技術は日進月歩で進んでいるが、大量生産に至らずコストが高い状況にある。そのため、収支バランスを考慮した事業費の確保が重要。
- ▶ 令和6度は、国の補助を受けながら実証調査を行ったが、今後自立した運営をしていくための方策が必要不可欠となる。
- ▶ 次年度以降は、地域実装に向けた収入面の強化が課題であることから、実装地域の理解と協力を得て、費用のみならず様々な支援が必要不可欠になってくる。
- ▶ 一方で、自動運転は単に直接的なコストだけにとらわれることなく、波及効果などをより広く成果としてとらえ、事業の成否を判断する必要性を感じられるものであった。

実証調査の検証・分析結果について②



検証結果【技術面】

- ▶ 自動運転レベル2の安全性を確保するために、オペレーターへの他に保安員を同乗させた。
- ▶ 自動運転レベル2での車両の特性上、手動介入することが生じた。主要要因としては、下表のとおり(エリアについては5頁の関係者検証用ルートを参照)。

(単位:回)

エリア	踏切回避	緊急停止	沈没回避	交差点滞留	障害物	狭あい道路	設定除外	(計)
A1	9							9
A2		1						1
A3	6							6
A4		1						1
A5			3					3
A6				6				6
A7	132							132
A8					144			144
A9						30		30
A10							144	144
A11	72							72
(計)	219	2	3	6	144	30	144	548

- ▶ ヒヤリハット ⇒ 車両性能によるものと、他車両の交通ルールの無視、走行ルートの工事による走行不可などにより発生した。