

松戸市地域公共交通計画 (案)

市長挨拶

目次

第1章 はじめに	1
1.1 計画策定の目的	1
1.2 本計画の位置付け	1
1.3 計画期間	2
1.4 計画区域	2
1.5 上位・関連計画	3
第2章 本市の移動に関する現況	7
2.1 人口	7
2.2 地形・土地利用	11
2.3 都市機能	14
2.4 道路	15
2.5 地域公共交通	16
2.6 その他の移動手段	32
2.7 自転車	34
2.8 自動車	36
2.9 移動実態	39
2.10 交通を取り巻く社会動向	43
第3章 計画の理念と将来像	47
3.1 課題	47
3.2 施策展開の構造図	49
3.3 理念	49
3.4 将来像	49
3.5 本計画における移動手段の種類	50
3.6 目指すべき地域交通の将来ネットワーク	51
第4章 実施施策	55
4.1 取組の基本方針	55
4.2 施策	56
第5章 計画の達成状況の評価	81
5.1 本計画の検証方法	81
5.2 本計画の評価・検証・推進体制	83

第1章 はじめに

- 1.1 計画策定の目的
- 1.2 本計画の位置づけ
- 1.3 計画期間
- 1.4 計画区域
- 1.5 上位・関連計画

1. はじめに

1.1 計画策定の目的

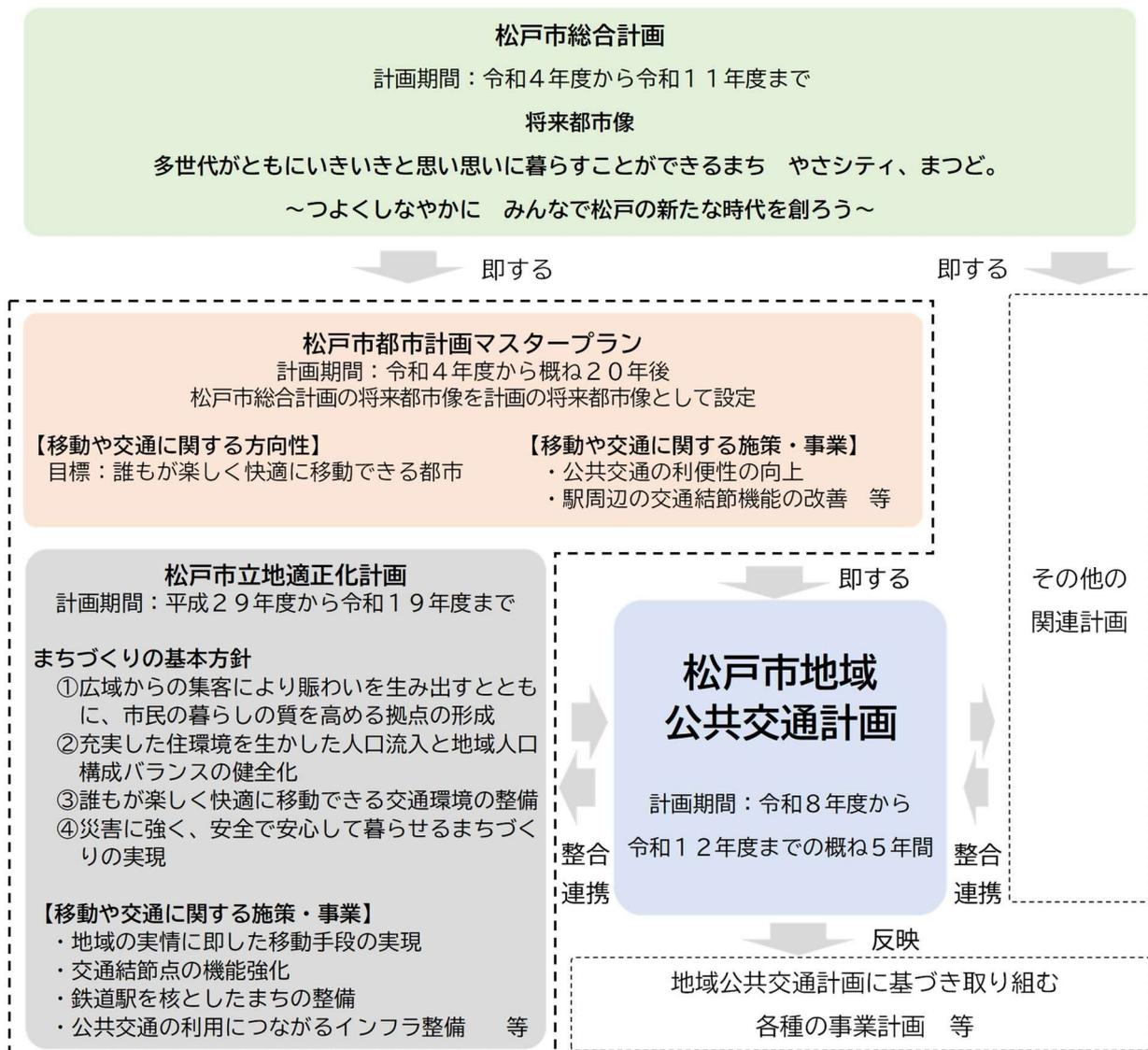
地域の移動に関する課題は、少子高齢化や2024年問題による乗務員不足の深刻化など、昨今の社会状況に伴い、今後さらに多様化・複雑化することが想定されます。

このような状況も踏まえ、公共交通だけでなく地域の移動に関する課題を整理し、目指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」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」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」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

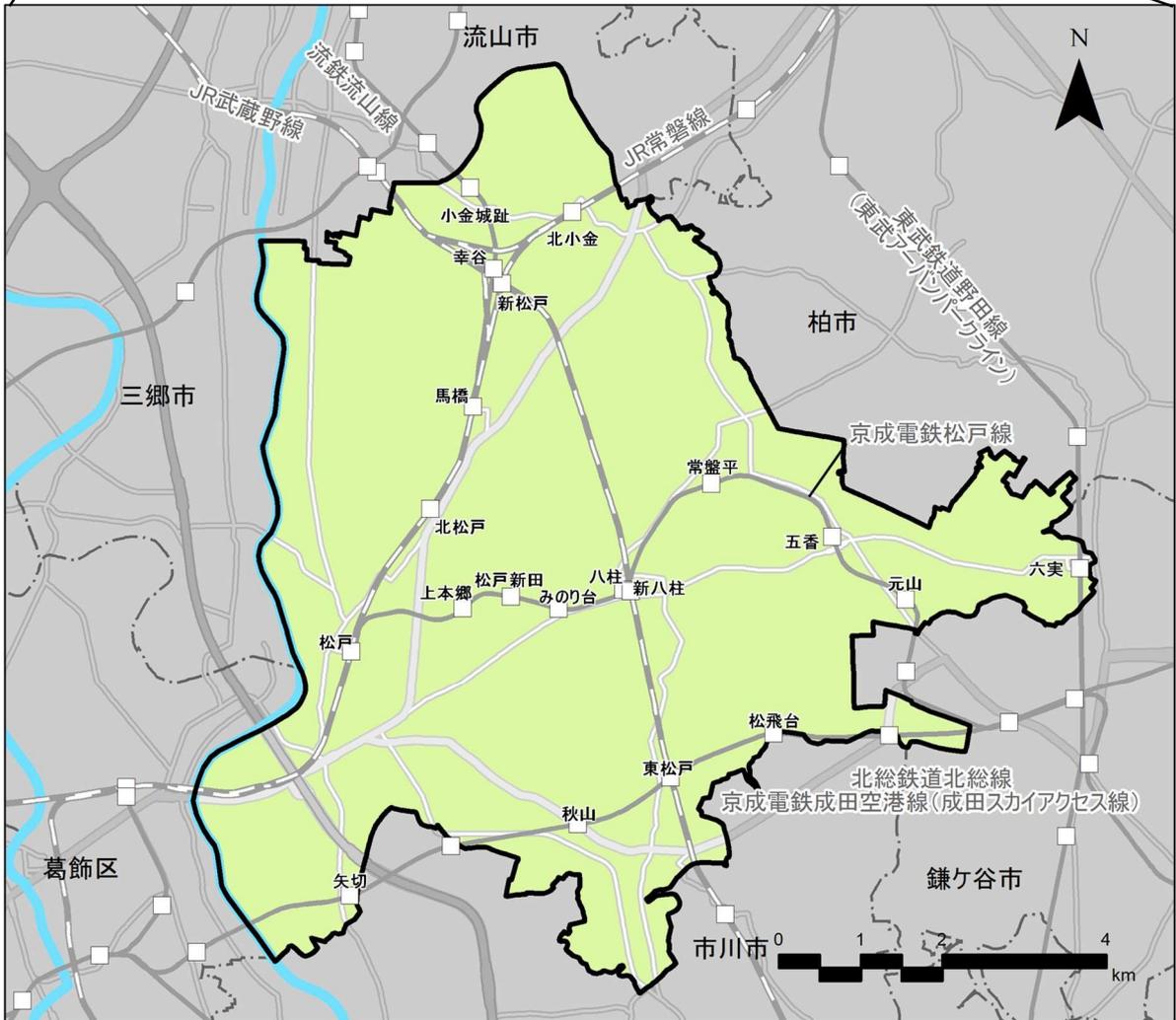
本計画の計画期間は、令和8年度(2026年度)から令和12年度(2030年度)までの概ね5年間とします。

1.4 計画区域

本計画の対象区域は、本市全域とします。



【本市の基礎データ】
 面積：61.38km²
 東西：11.4km / 南北：11.5km
 最高海拔：34.0m(21世紀の森と広場南端付近)
 最低海拔：1.3m(栄町西5丁目付近)



1.5 上位・関連計画

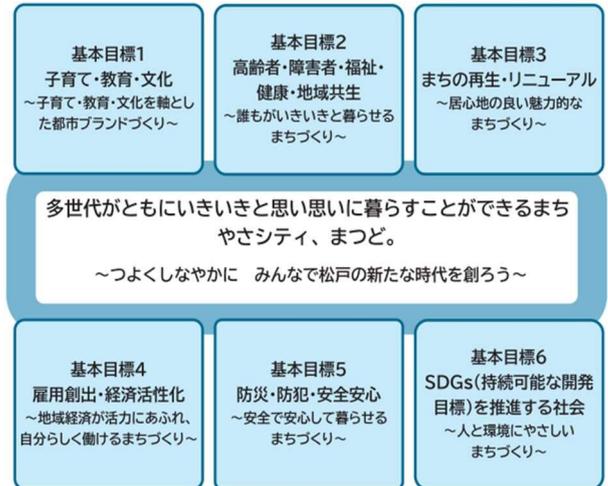
(1) 松戸市総合計画

松戸市総合計画では、「多世代がともにいきいきと思いきいに暮らすことができるまち やさシティ、まつど。～つよくしなやかに、みんなで松戸の新たな時代を創ろう～」を将来都市像に掲げ、将来ビジョンで示した展望を実現するために6つの基本目標を設定しています。

基本目標のうち、基本目標3「まちの再生・リニューアル～居心地の良い魅力的なまちづくり～」の達成に向けた政策として、「快適に移動・アクセスできる交通ネットワークの整備」を推進することとしています。

具体的な施策としては、「徒歩や自転車などで快適に移動できるまち」を目指した道路施設のメンテナンスサイクルの構築や、安全で快適な歩行・自転車走行空間の整備、「自動車で安全かつスムーズに移動できるまち」を目指した広域交通ネットワークの構築や都市計画道路の整備、「公共交通機関が充実しているまち」を目指した超高齢社会に対応した交通体系の構築が挙げられます。

将来都市像と6つの基本目標



出典：松戸市総合計画

(2) 松戸市都市計画マスタープラン

松戸市都市計画マスタープランは、松戸市総合計画及び松戸都市計画区域の整備、開発及び保全の方針に即して策定された、本市の都市の将来像やその実現のための方針を示した計画です。

松戸市総合計画に定める将来都市像を都市計画マスタープランにおいても将来都市像として設定しています。

そのうえで、都市づくりの目標を5つ定めています。

このうち「目標4 誰もが楽しく快適に移動できる都市」では、移動や交通に関する目標を設定しています。

目標としては、公共交通の利便性向上やモビリティ分野の技術発展・環境変化への対応、広域的な交通ネットワークの整備と連携した道路交通環境の整備・改善、安全で快適な歩行者空間の形成等を目指すこととしています。

都市づくりの目標



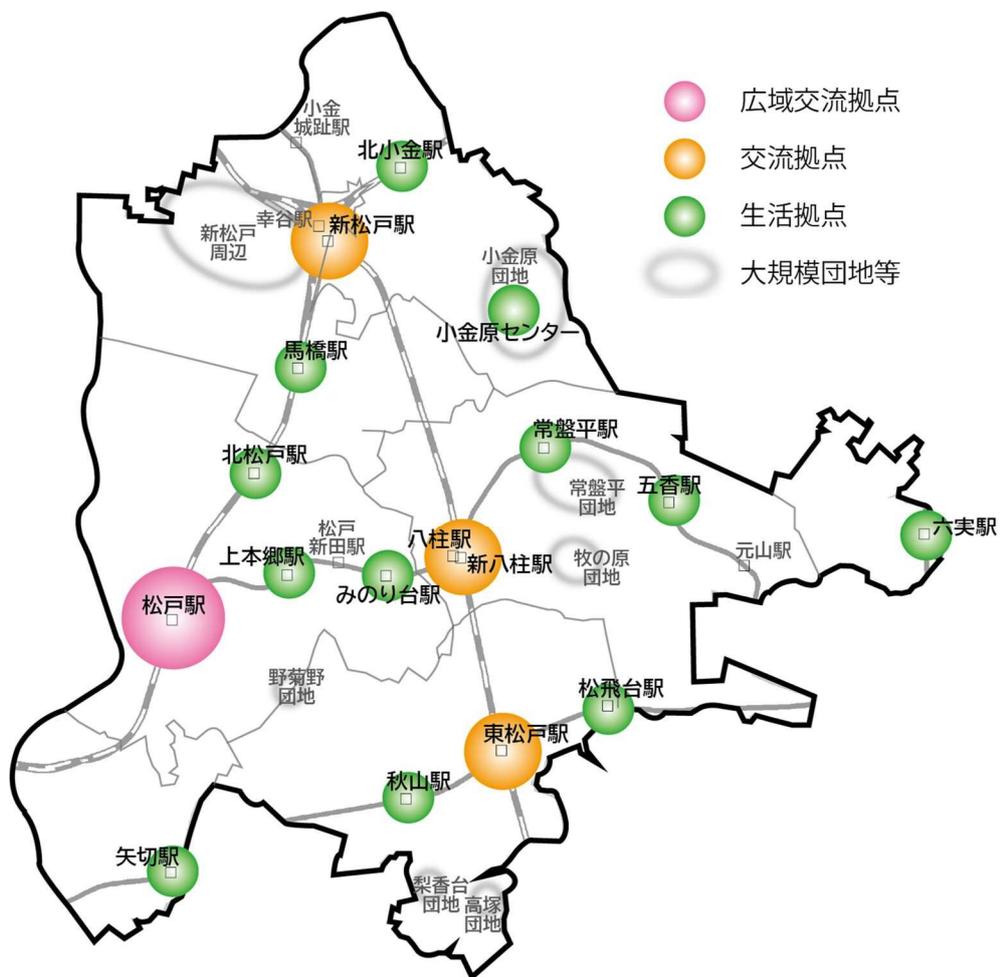
出典：松戸市都市計画マスタープラン



松戸市都市計画マスタープランでは、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、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(1か所)
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(3か所)
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(12か所)
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

本市の拠点



出典：松戸市都市計画マスタープランをもとに作成



(3)松戸市立地適正化計画

松戸市立地適正化計画は、都市全体の観点から都市機能や居住機能の適正立地、公共交通の充実に関する事項を整理したものです。

現状及び将来見通しに基づく課題への対応や、松戸市総合計画における基本目標の実現を推進する観点から、「まちづくりの基本方針」を4つ設定しています。

このうち「まちづくりの基本方針(ターゲット)③誰もが楽しく快適に移動できる交通環境の整備」は、公共交通に係る施策により具体化することとしています。

松戸市立地適正化計画における「まちづくりの基本方針」

まちづくりの基本方針(ターゲット)、施策の方向性(ストーリー)

【まちづくりの基本方針(ターゲット)①】

広域からの集客により賑わいを生み出すとともに、
市民の暮らしの質を高める拠点の形成

⇒「7-1 都市機能誘導に係る施策」により具体化

【まちづくりの基本方針(ターゲット)②】

充実した住環境を生かした人口流入と地域人口構成バランスの健全化

⇒「7-2 居住誘導に係る施策」により具体化

【まちづくりの基本方針(ターゲット)③】

誰もが楽しく快適に移動できる交通環境の整備

⇒「7-3 公共交通に係る施策」により具体化

【まちづくりの基本方針(ターゲット)④】

災害に強く、安全で安心して暮らせるまちづくりの実現

⇒「7-4 防災まちづくりに係る施策」により具体化

出典:松戸市立地適正化計画案



第2章 本市の移動に関する現況

- 2.1 人口
- 2.2 地形・土地利用
- 2.3 都市機能
- 2.4 道路
- 2.5 地域公共交通
- 2.6 その他の移動手段
- 2.7 自転車
- 2.8 自動車
- 2.9 移動実態
- 2.10 交通を取り巻く社会動向

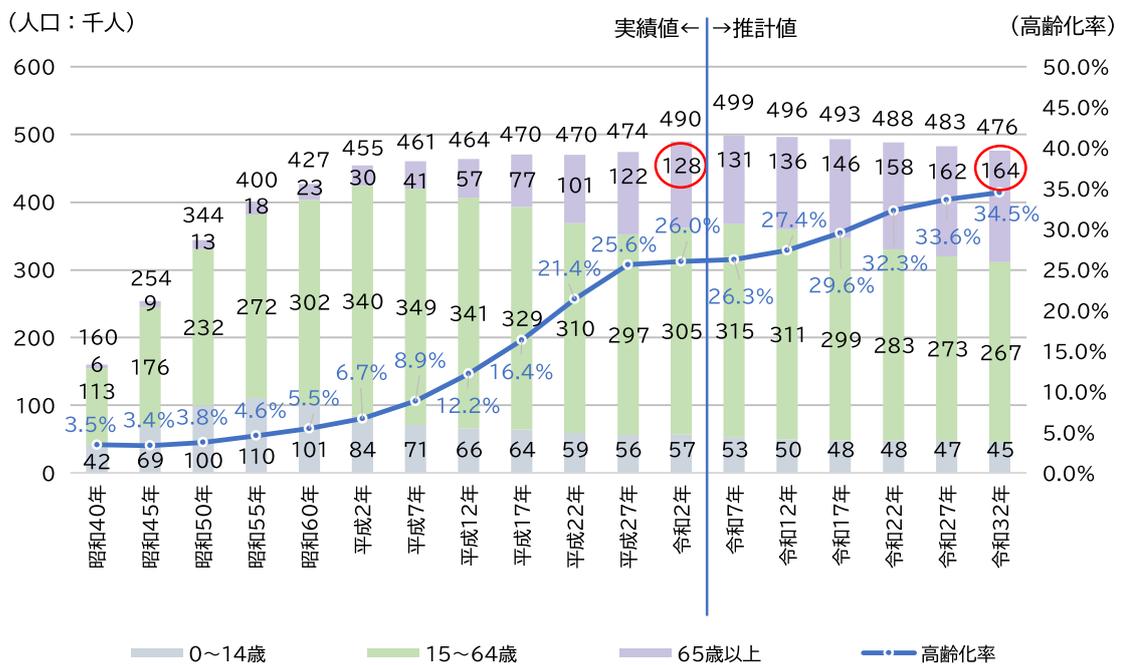
2. 本市の移動に関する現況

2.1 人口

(1) 将来推計人口

本市の人口は令和6年(2024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、令和7年(2025年)をピークに人口は減少することが予測されています。また、高齢化率は上昇し続け、令和32年(2050年)には高齢者人口が現在の約1.3倍の約16万人となり、人口全体の3分の1を占めることが予測されています。

本市の人口推移

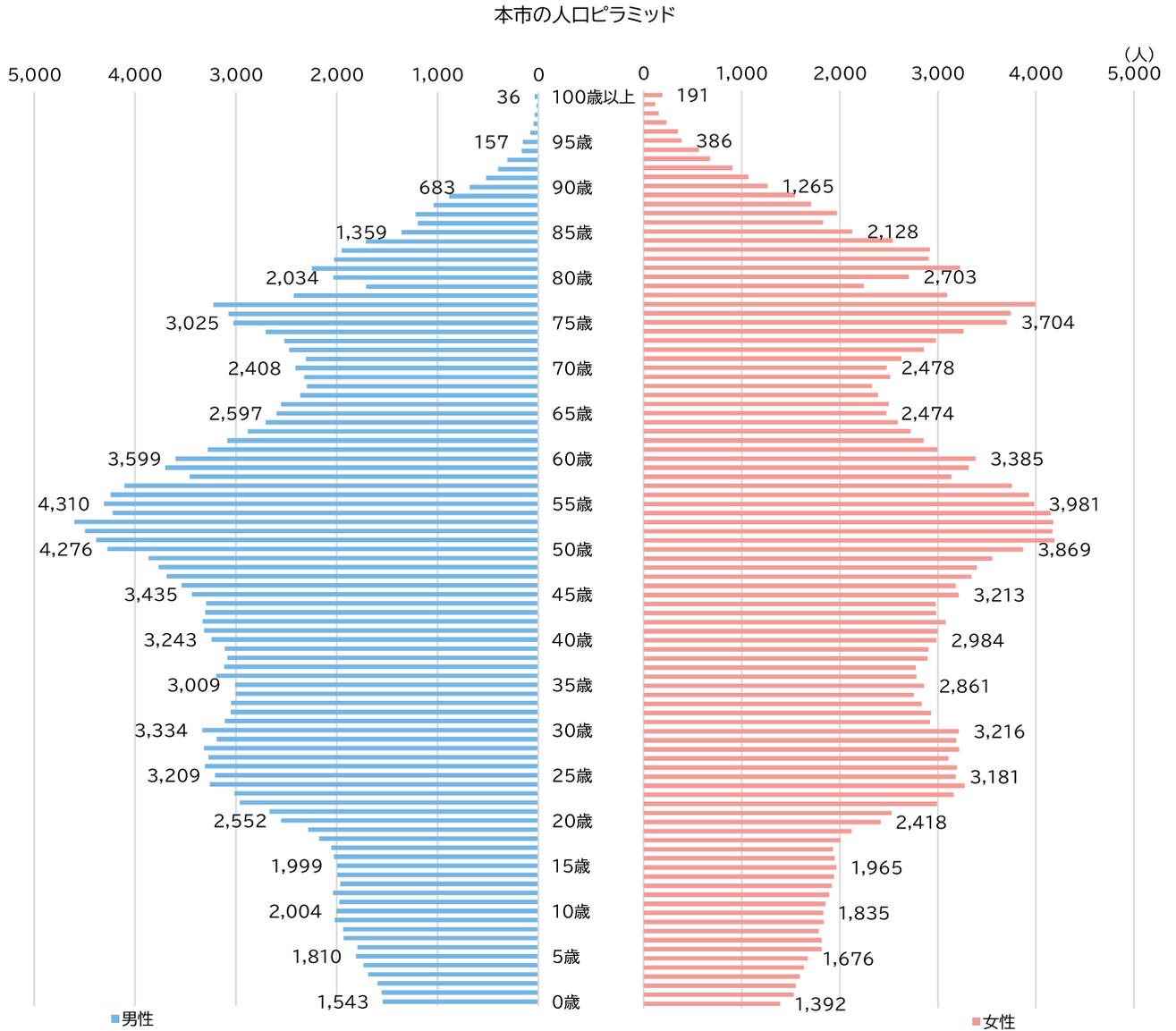


出典: 国勢調査(昭和40年(1965年)~令和2年(2020年))、
国立社会保障・人口問題研究所(令和7年(2025年)~令和32年(2050年))をもとに作成



(2)人口ピラミッド

令和7年(2025年)3月31日時点の人口ピラミッドをみると、団塊ジュニア世代を含む50～60歳層と、団塊世代を含む75～80歳層にピークがあり、将来的に市民を構成する主要な世代が高齢化することが見込まれます。



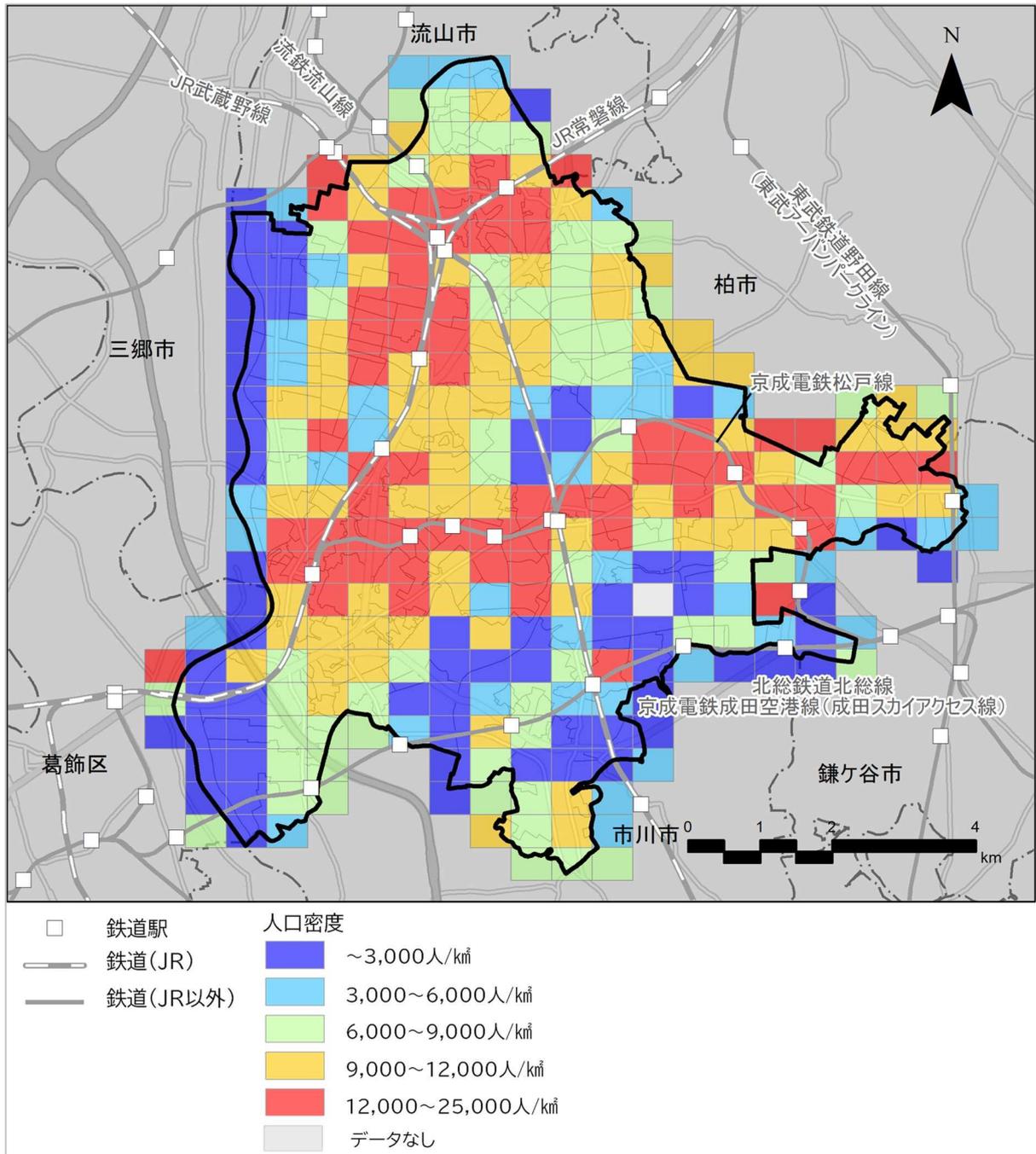
出典:住民基本台帳人口(令和7年(2025年)3月)をもとに作成



(3)人口密度

鉄道駅周辺などでは人口密度が9,000人/km²以上であり、駅を中心に市民が居住していることが分かります。また、鉄道駅から離れていても、人口密度の高い地域が点在していることが分かります。

人口密度(令和2年(2020年))



出典:国勢調査(令和2年(2020年))をもとに作成

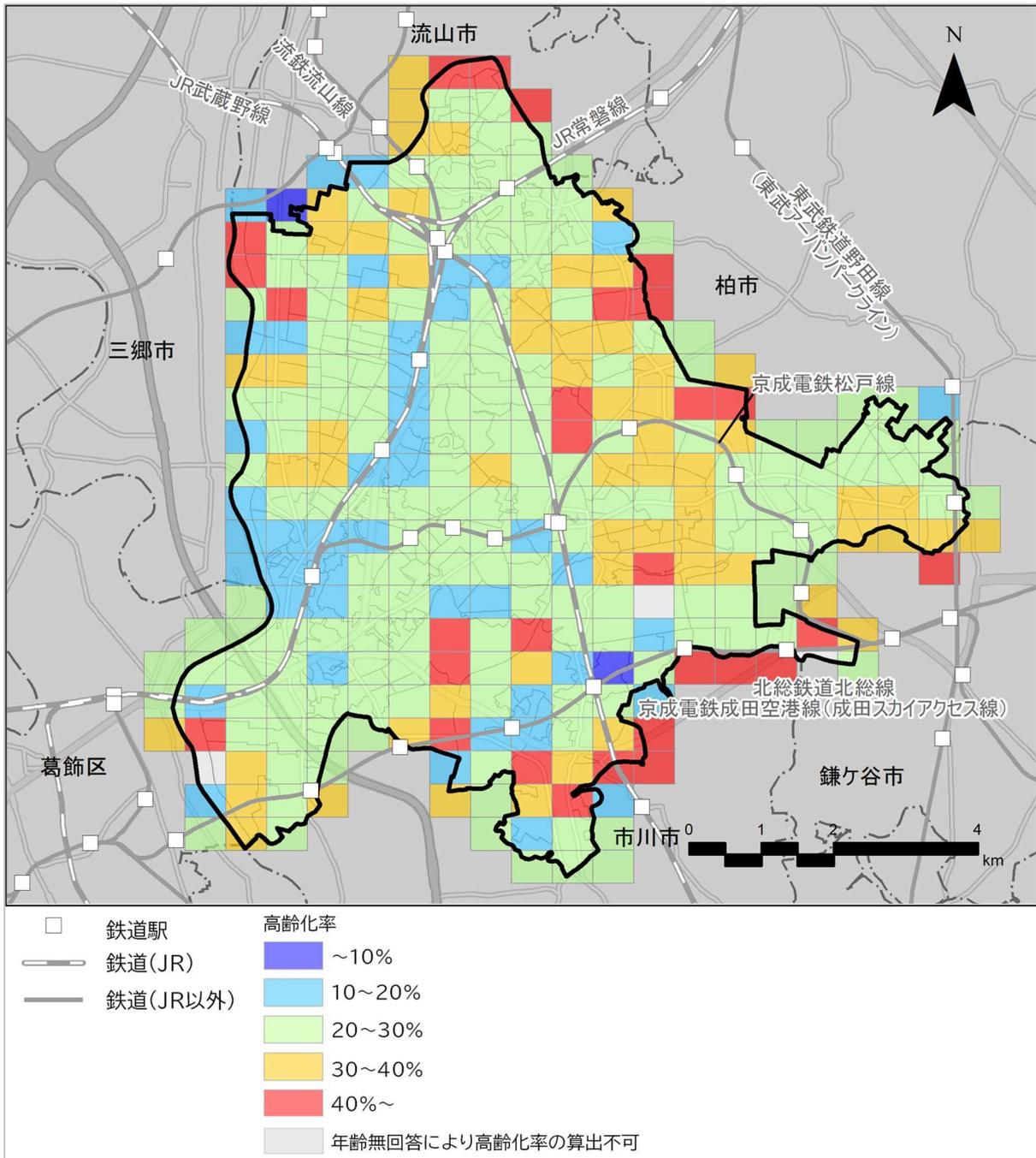


(4) 高齢化率

市街化調整区域や駅から離れた地域では、高齢化率が40%を超える地域が点在しています。

一方、都市計画マスタープランで設定した拠点である松戸駅、東松戸駅、北松戸駅、馬橋駅周辺では、高齢化率が20%未満となっており、地区ごとに大きな差があることが分かります。

65歳以上人口の割合(高齢化率)の分布(令和2年(2020年))



出典:国勢調査(令和2年(2020年))をもとに作成



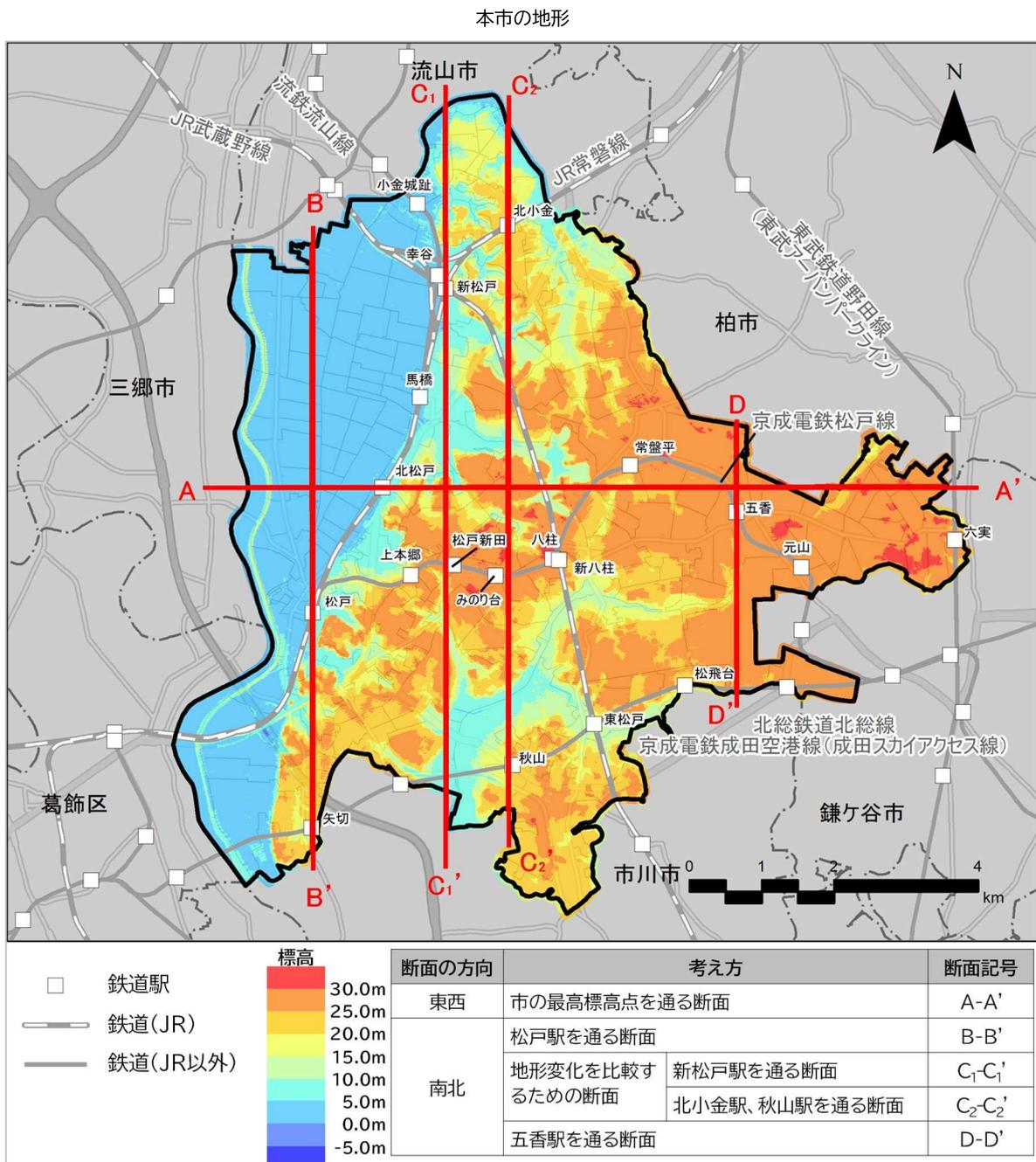
2.2 地形・土地利用

2.2.1 地形

本市の地形は、JR常磐線を境に、西側に位置する江戸川沿いの沖積低地と、東側に位置する下総台地に大別されます。台地内には、小河川の影響による谷地が枝状に存在しています。

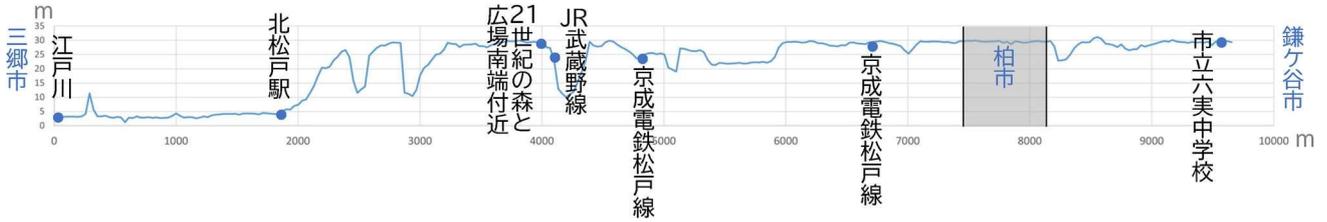
市域は台地から斜面地、低地へと連続して構成されており、高低差は約33mで、起伏に富んだ地形という特徴があります。

市域の断面図をみると、断面によって谷底と台地面の高低差に大きな差があり、公共交通の利用圏内であっても、高低差による移動の負担がある地域があることが分かります。



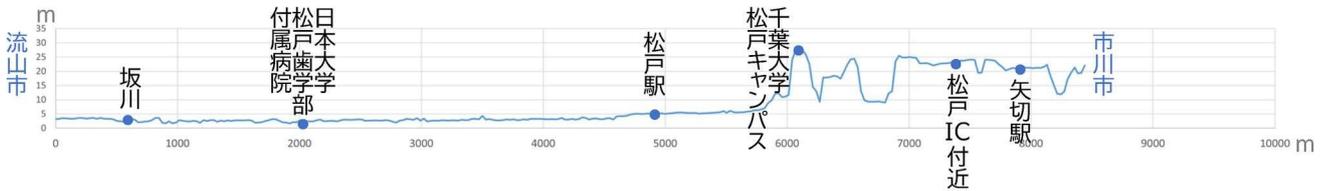
(1)A-A' 断面

市の最高標高点(21世紀の森と広場南端付近)近くを通る東西方向(古ヶ崎~六高台)の断面です。西から標高10m以下の平坦な低地が続く、下総台地にさしかかる北松戸駅付近から標高が高くなり起伏のある地形がみられます。



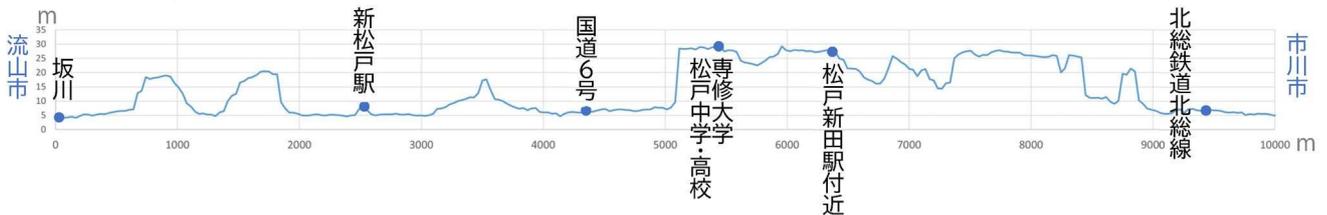
(2)B-B' 断面

松戸駅を通る市の南北方向(新松戸~栗山)の断面です。松戸駅付近を境に、以北は標高10m以下の低地、以南は下総台地の縁にあたり起伏のある地形がみられます。



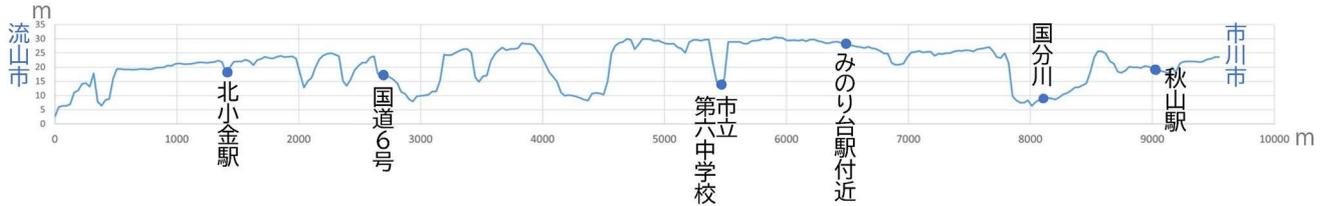
(3)C1-C1' 断面

新松戸駅を通る市の南北方向(幸田~秋山)の断面です。北から下総台地の縁を通るため起伏のある地形が続く、南端部の国分川沿いの低地に至ります。



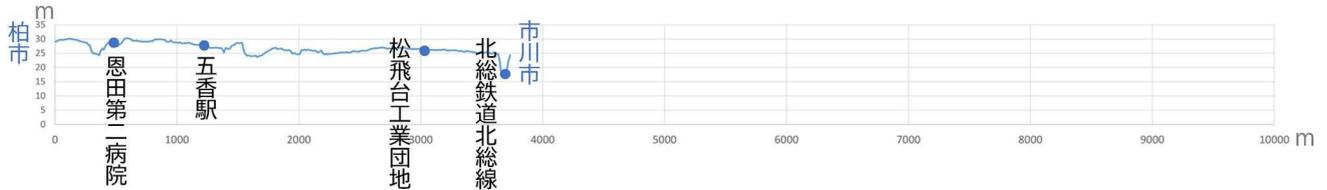
(4)C2-C2' 断面

北小金駅、秋山駅を通る市の南北方向(幸田~秋山)の断面です。北から下総台地の縁を通るため起伏のある地形が続きますが、南部には国分川沿いに低地がみられる部分があります。



(5)D-D' 断面

五香駅を通る市の南北方向(金ヶ作~松飛台)の断面です。下総台地の台地面にあたり、標高25~30m前後の比較的平坦な地形が続きます。



出典:地理院地図をもとに作成



2.3 都市機能

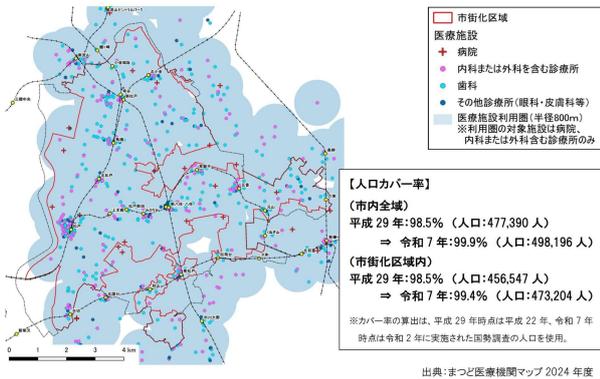
市には医療、福祉、子育て、商業等の生活を支える都市機能が多数分布しています。

本市の都市機能の人口カバー率※は、全国平均、三大都市圏平均、概ね50万人以上の地方都市圏のいずれと比較しても、各施設とも高くなっています。このことから、本市の都市機能は他自治体と比較して高い充実度にあるといえます。

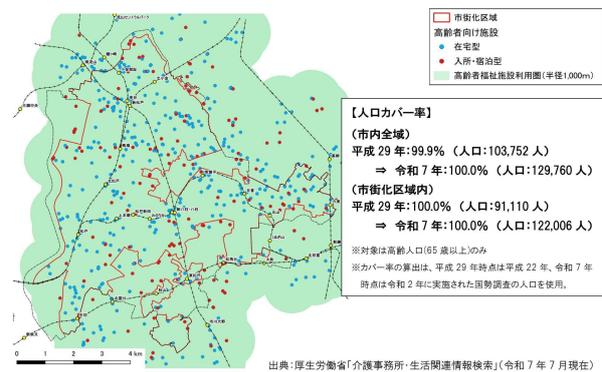
※人口カバー率…総人口に占める、各施設の利用圏に居住する人口の割合

各種都市機能の立地状況

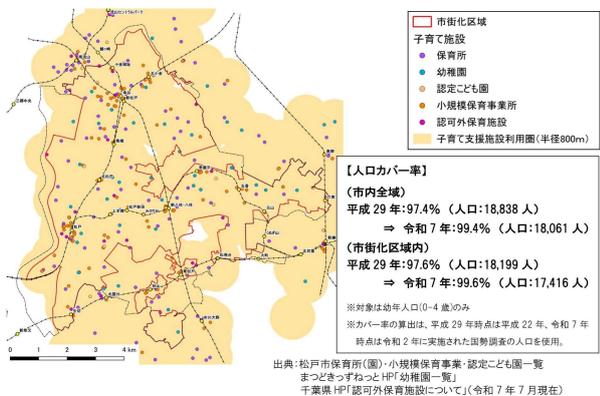
医療施設



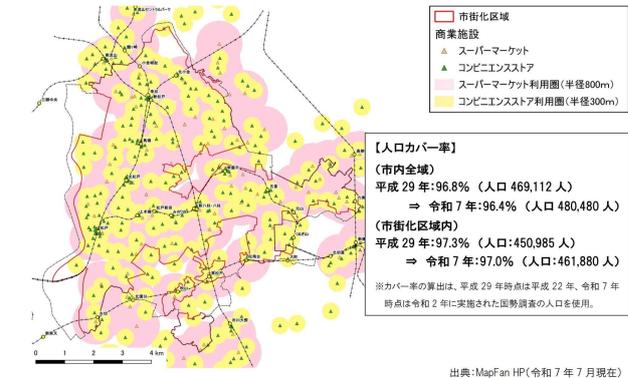
高齢者向け施設



子育て支援施設



商業施設



出典:松戸市立地適正化計画案

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%	99.9%	99.4%
高齢者向け施設	72.0%	75.0%	80.0%	100.0%	100.0%
子育て支援施設	74.0%	81.0%	76.0%	99.4%	99.6%
商業施設	75.0%	83.0%	75.0%	96.4%	97.0%

出典:松戸市立地適正化計画案



2.4 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、令和7年(2025年)4月時点で、市内の都市計画道路の計画延長は約122km、うち整備率は約6割となっています。

本市内の都市計画道路の整備進捗状況

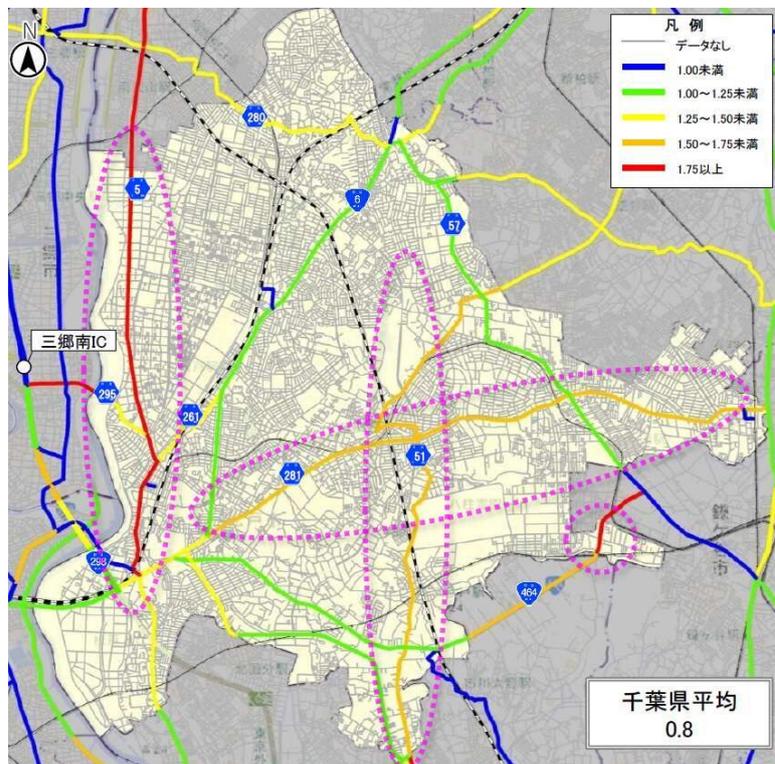
事業主体	名称	事業期間
本市	3・3・6号 三矢小台主水新田線	平成29年度から令和11年度まで
	3・3・7号 横須賀紙敷線	平成30年度から令和13年度まで
千葉県	1・3・2号 北千葉道路1号線	令和6年度から令和12年度まで
	3・1・3号 高塚新田線	令和6年度から令和12年度まで
	3・4・16号 葛飾橋矢切線(延伸部)	-
	3・4・12号 紙敷高塚線	-

令和7年(2025年)4月時点

(2) 混雑度

市内の混雑度をみると、県道5号松戸野田線(流山街道)、県道51号市川柏線、県道281号松戸鎌ヶ谷線などの混雑度が特に高くなっています。

国県道の混雑度



出典:平成27年度全国道路・街路交通情勢調査をもとに作成



2.5 地域公共交通

2.5.1 概要

(1)本市の公共交通

本市には、複数の鉄道、路線バス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。

本市の地域公共交通の種類

鉄道	JR東日本（常磐線・武蔵野線）		2路線7駅	6 路線 23 駅
	京成電鉄（京成松戸線）		1路線8駅	
	北総鉄道（北総線）		1路線4駅	
	東武鉄道（東武野田線）		1路線1駅	
	流鉄（流鉄流山線）		1路線3駅	
路線バス	京成バス千葉ウエスト	京成バス(令和8年4月再編予定)	12路線37系統	
		(旧)松戸新京成バス	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	
タクシー	京成タクシーウエスト(株) マツドタクシー(株)イースタン (株)礫山交通 (株)ダブリュータクシー 小金タクシー(有) (有)東葛運転代行社 その他 個人タクシー		449台	

令和7年(2025年)10月時点

※ 京成電鉄成田空港線は北総線に含む。

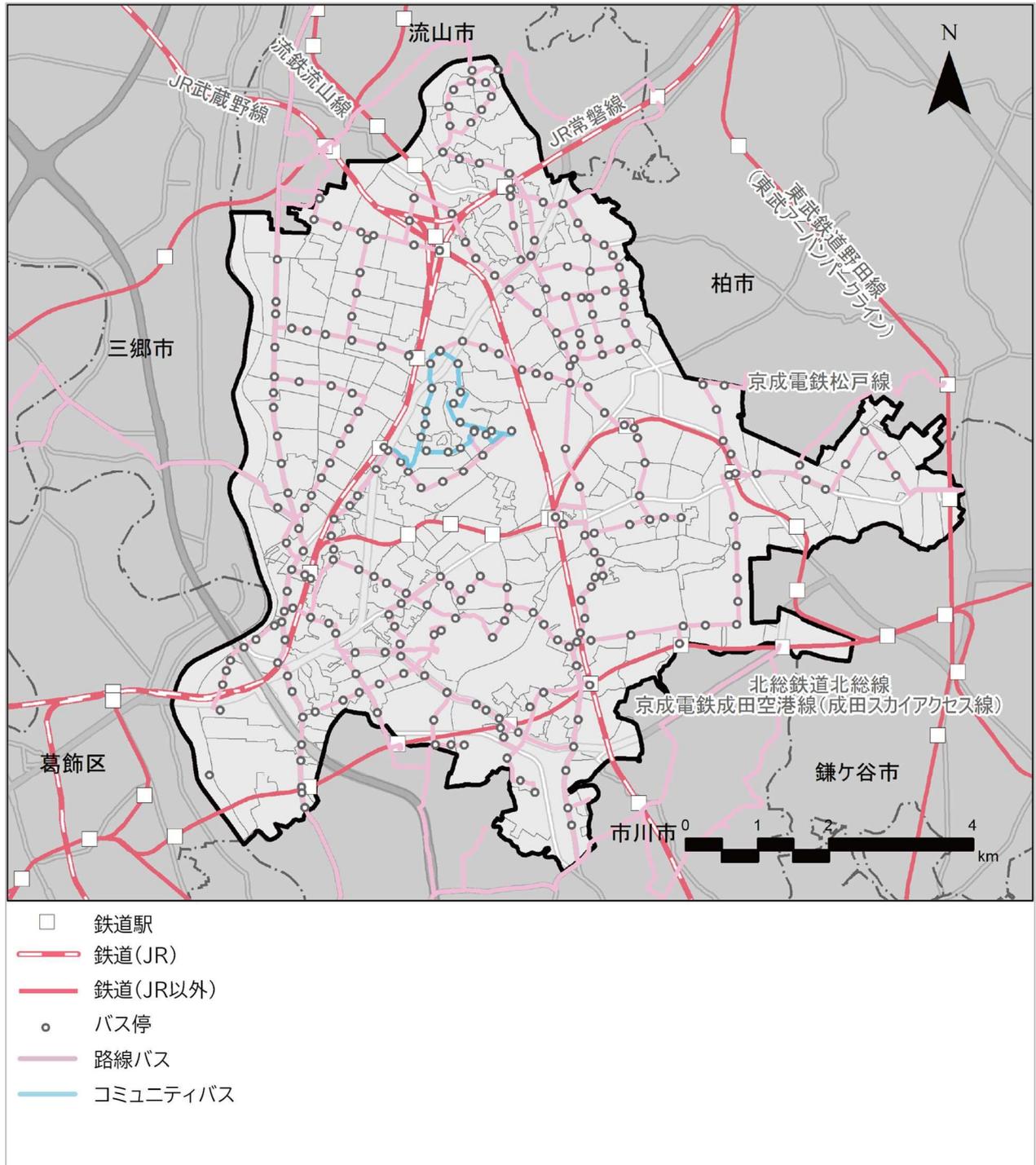
※ タクシー台数:令和7年(2025年)9月末時点



(2) 地域公共交通の分布状況

鉄道・バス路線は、下図のように構成されています。市内には東西、南北、斜め方向に鉄道が走り、市内各地から都心部や近隣市へのアクセスを可能にしています。また、各鉄道駅間や駅と住宅地を結ぶバス路線網も形成されており、市内全域に張り巡らされた運行ネットワークとなっています。

鉄道・バスの運行ネットワーク

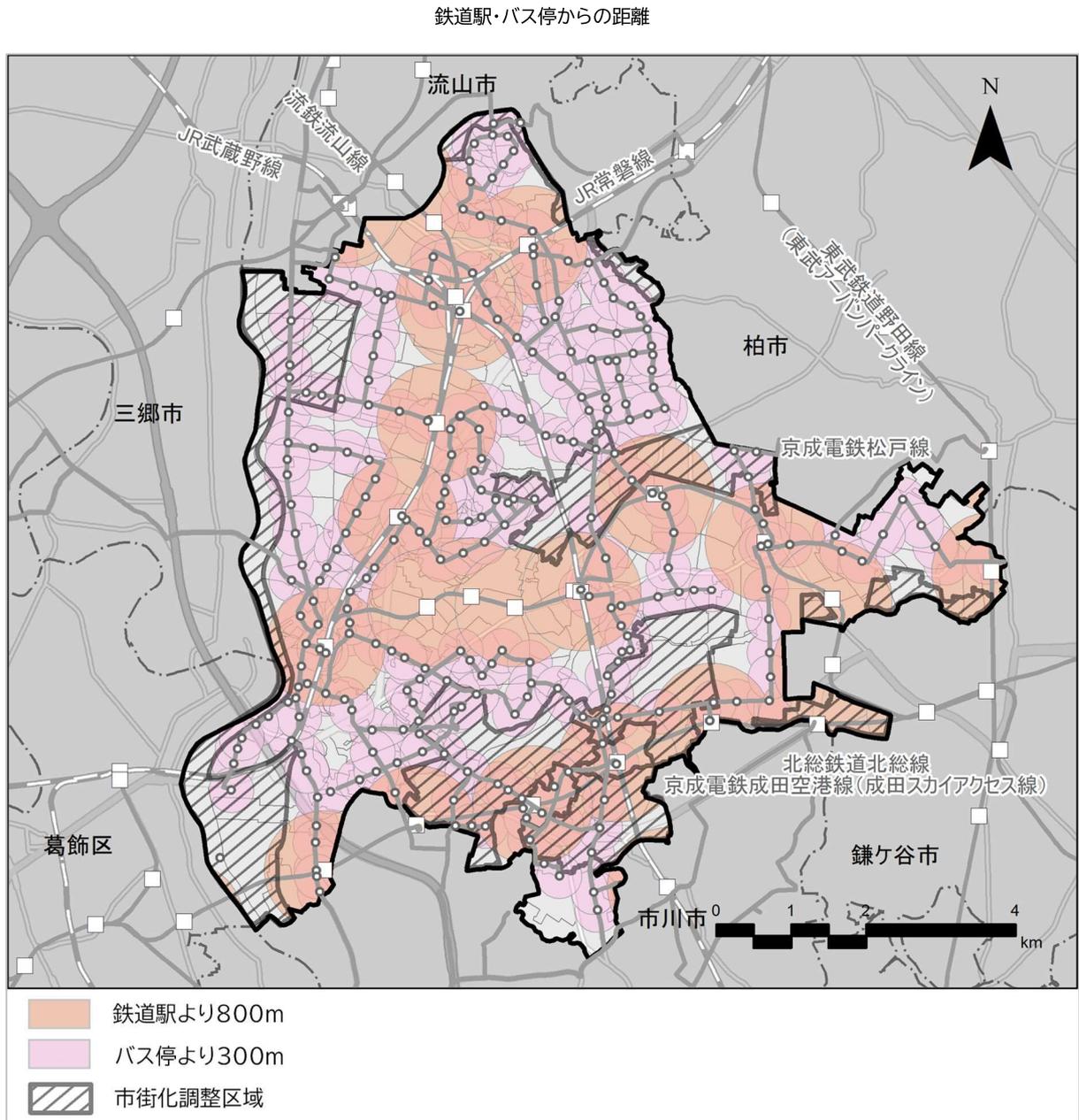


出典:松戸市資料(令和8年1月時点)をもとに作成



(3) 地域公共交通の人口カバー率

松戸市立地適正化計画に基づき、鉄道駅から半径800mを鉄道駅利用圏、バス停から半径300mをバス停利用圏とすると、人口カバー率は、市内全域で91.6%、市街化区域内で92.1%と、市内の大部分をカバーできているといえます。



出典：松戸市立地適正化計画案をもとに作成

人口カバー率		
対象	カバー率	人口
市内全域	91.6%	456,574 人
市街化区域内	92.1%	438,461 人

出典：松戸市立地適正化計画案
 ※人口カバー率…鉄道駅から800m、バス停から300m のメッシュをもとに、内外の面積比率に応じて按分。



(4) 公共交通に関する市民の意識

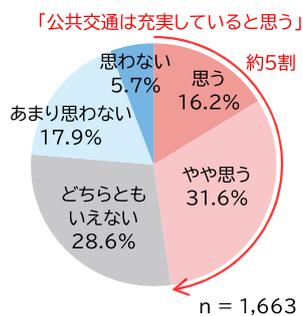
① 公共交通の充実度

令和6年度(2024年度)に実施した「松戸市の公共交通や移動に関する市民意識調査」(以下、「令和6年度移動意識調査」という。)では、「本市の公共交通は充実していると思う」と回答した人が、約5割を占めました。

一方、「充実していると思わない」と回答した人は約2割にとどまっており、市民の多くが公共交通の充実度を高く評価しているといえます。

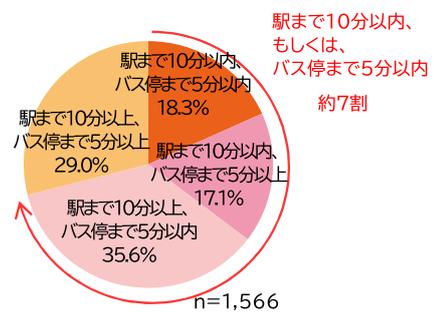
また、最寄りの鉄道駅・バス停までの所要時間をみると、「駅まで10分以内、もしくはバス停まで5分以内」の距離に居住している回答者が約7割を占めており、市内に鉄道駅やバス停が多数設置されていることから、自宅から鉄道駅やバス停まで短時間で移動できる交通環境が整っていることが分かります。

公共交通の充実度に関する評価



出典: 令和6年度移動意識調査

駅・バス停までの所要時間

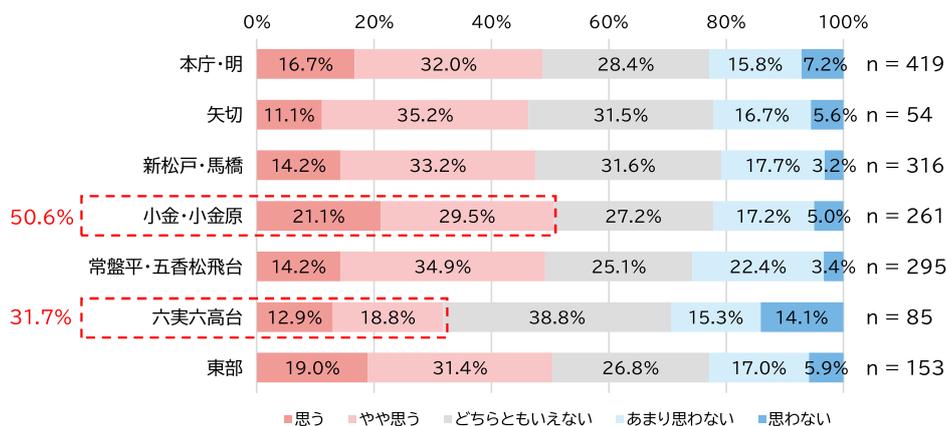


出典: 令和6年度移動意識調査

居住地域別に公共交通の充実度に関する評価をみると、「本市の公共交通は充実している」と答えた人の割合が最も多い「小金・小金原地域」と最も少ない「六実六高台地域」では、約2割の差があります。

市全体としては公共交通の充実度が高いものの、居住地域によって評価に差があるといえます。

居住地域別にみた公共交通の充実度に関する評価



出典: 令和6年度移動意識調査



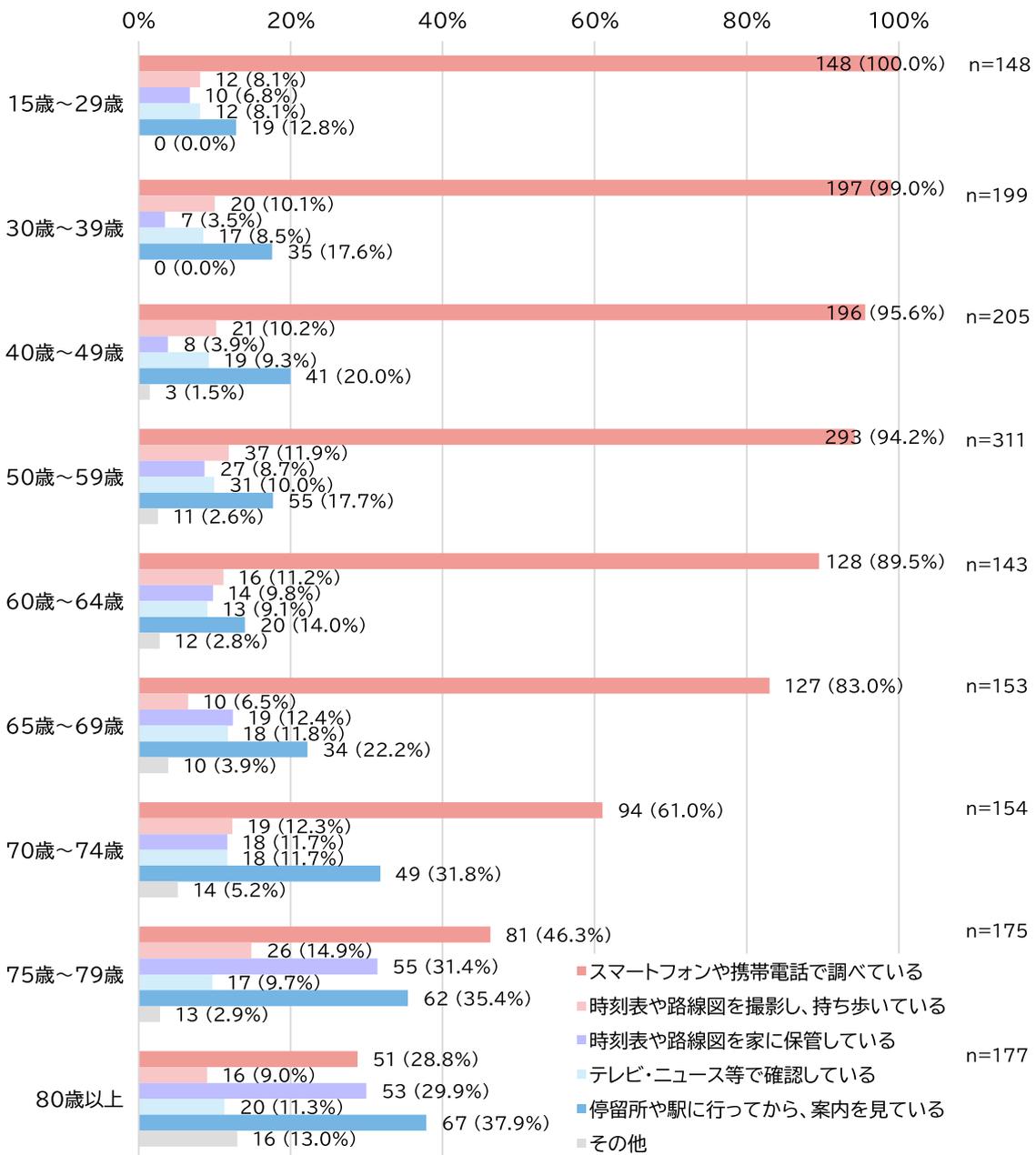
② 公共交通に関する情報の取得方法

令和6年度移動意識調査では、公共交通に関する情報の取得方法を年齢別にみると、「80歳以上」を除くすべての年代で、「スマートフォンや携帯電話で調べている」が最も多いことが分かりました。

また、高齢者を含めてスマートフォンや携帯電話の利用が浸透しており、今後、さらに主要な情報取得手段となることが推察されます。

年齢別の公共交通に関する情報の取得方法

※複数回答可



出典:令和6年度移動意識調査



③ 移動に制約がある人

令和6年度移動意識調査では、回答者本人が外出する際に「付き添いが必要」と答えた人が4.5%、また「家族の外出時に付き添いが必要」と答えた人が18%を占めています。

移動に制約がある人

項目	必要	不要	計
付き添いの要否	76人	1,607人	1,683人
	4.5%	95.5%	
家族の外出時の付き添いの要否	301人	1,369人	1,670人
	18.0%	82.0%	

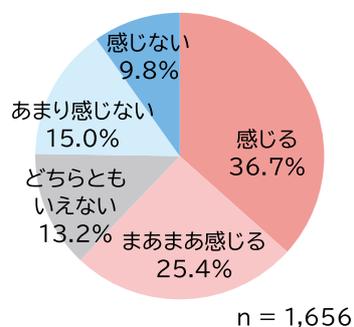
出典：令和6年度移動意識調査

④ 移動に関する不安

将来の移動に関する不安の有無をみると、「将来の移動に不安を感じる」と答えた人が約6割を占めています。

また、不安を感じる理由としては、「身体面の衰え」を選択した人が約6割と最も多く、市民の移動に関する不安は、高齢化やそれに伴う身体の衰えによって高まっていくことが推察されます。

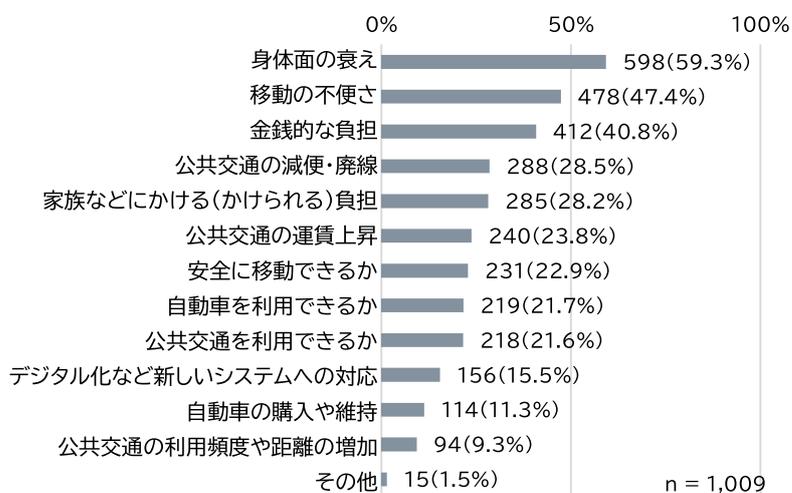
将来の移動に不安を感じる人の割合



出典：令和6年度移動意識調査

将来の移動に不安を感じる理由

※複数回答可



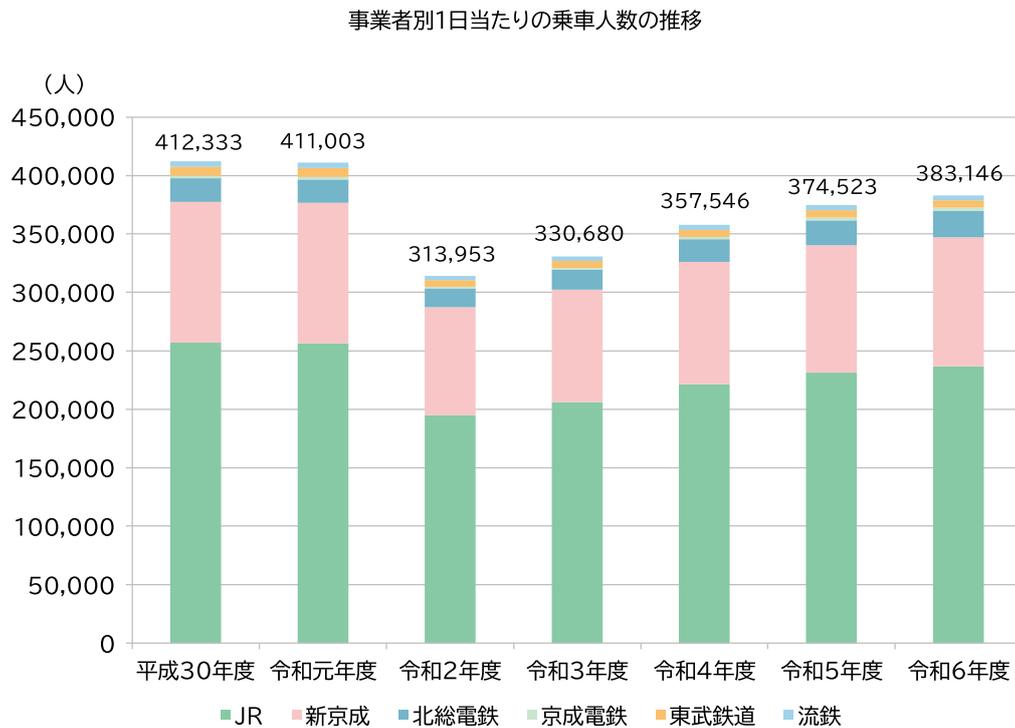
出典：令和6年度移動意識調査



2.5.2 鉄道

(1)事業者別1日当たりの乗車人数の推移

新型コロナウイルス感染拡大の影響で、令和2年度(2020年度)に乗車人数が大幅に減少したものの、それ以降は令和6年度(2024年度)にかけて回復傾向にあります。



出典:鉄道事業者データ 令和6年度(2024年度)をもとに作成

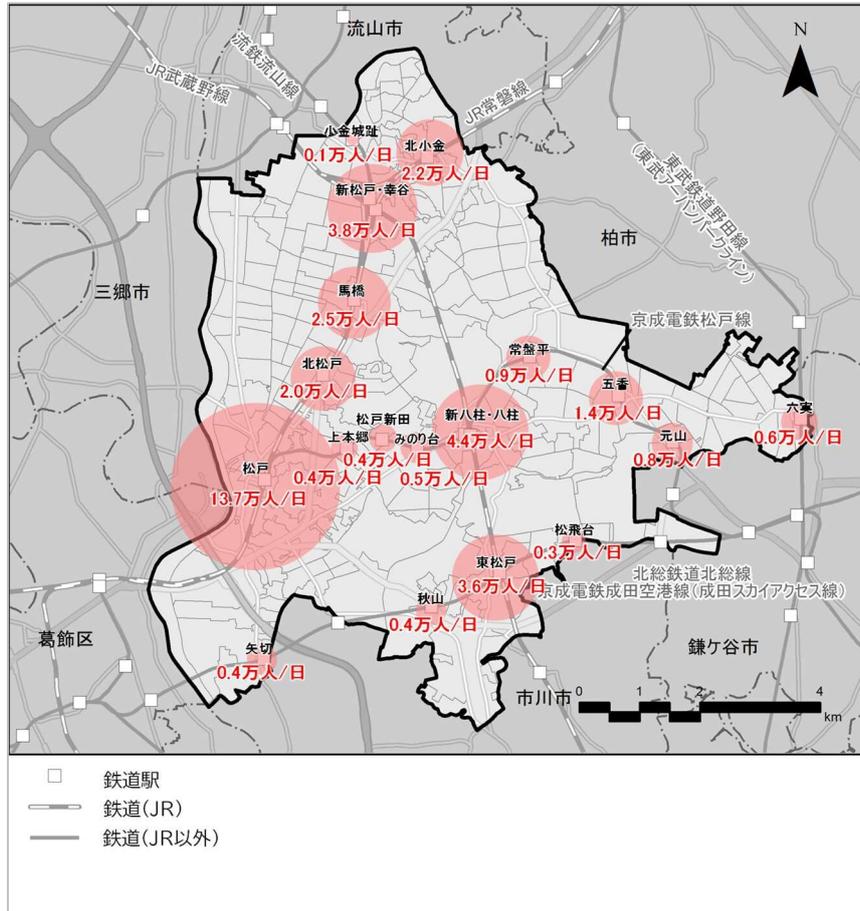
※令和7年度(2025年度)以降は新京成電鉄が京成電鉄に統合。



(2) 鉄道駅別1日当たりの乗客数

松戸駅の利用が最も多く、次いで新八柱・八柱駅、新松戸・幸谷駅、東松戸駅、馬橋駅といった、複数路線が乗り入れ結節する駅の利用も多くなっています。

鉄道駅別1日当たりの乗客数



出典:鉄道事業者データ 令和6年度(2024年度)をもとに作成

鉄道駅別1日当たりの乗客数

駅名	事業者	乗客数(人)		構成比	駅名	事業者	乗客数(人)		構成比
松戸	JR	89,679	136,682	35.7%	北松戸	JR	20,073		5.2%
	京成電鉄	47,003			五香	京成電鉄	13,778		3.6%
新八柱・八柱	JR	23,712	44,105	11.5%	常盤平	京成電鉄	9,335		2.4%
	京成電鉄	20,393			元山	京成電鉄	7,885		2.1%
新松戸・幸谷	JR	36,169	38,217	10.0%	六実	東武鉄道	6,404		1.7%
	流鉄	2,048			みのり台	京成電鉄	4,554		1.2%
東松戸	JR	21,777	35,787	9.3%	矢切	北総鉄道	4,422		1.2%
	北総鉄道	11,329			秋山	北総鉄道	4,334		1.1%
	京成電鉄	2,681			松戸新田	京成電鉄	3,661		1.0%
馬橋	JR	23,552	24,971	6.5%	上本郷	京成電鉄	3,600		0.9%
	流鉄	1,419			松飛台	北総鉄道	2,790		0.7%
北小金	JR	21,716		5.7%	小金城趾	流鉄	836		0.2%
合計							383,150	100.0%	

出典:鉄道事業者データ 令和6年度(2024年度)をもとに作成

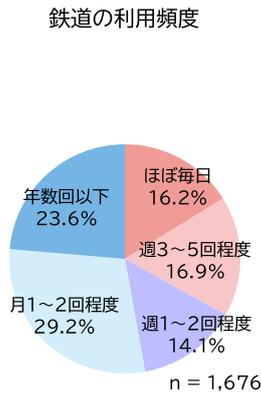


(3) 鉄道に関する市民の意識

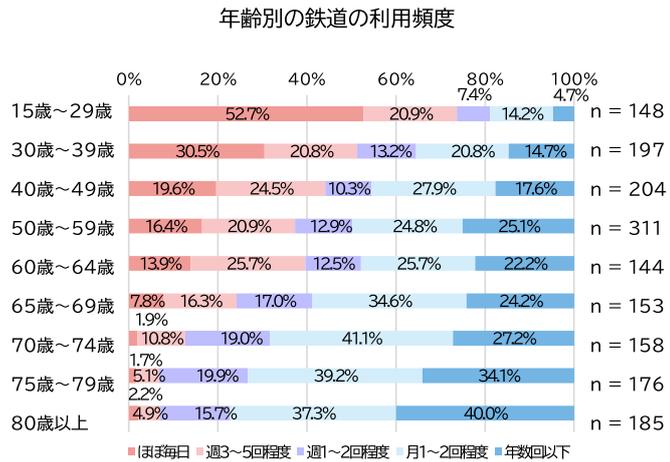
① 利用実態

令和6年度移動意識調査では、最寄りの鉄道駅の利用頻度が「週1回以上」と回答した人が約5割を占め、市民の多くが日常的に鉄道を利用していることが分かります。

年齢別にみると、若い世代ほど鉄道の利用頻度が高く、通勤や通学時の主要な移動手段として鉄道が選択されているといえます。



出典：令和6年度移動意識調査

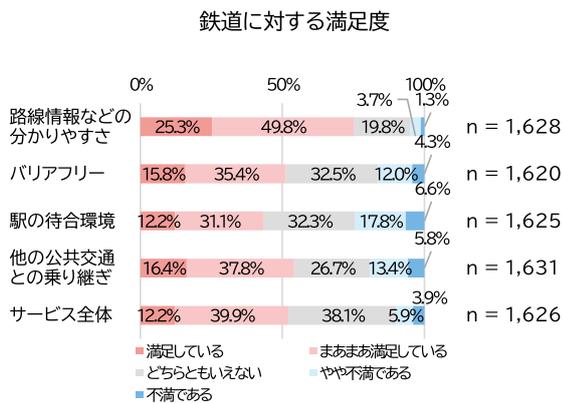


出典：令和6年度移動意識調査

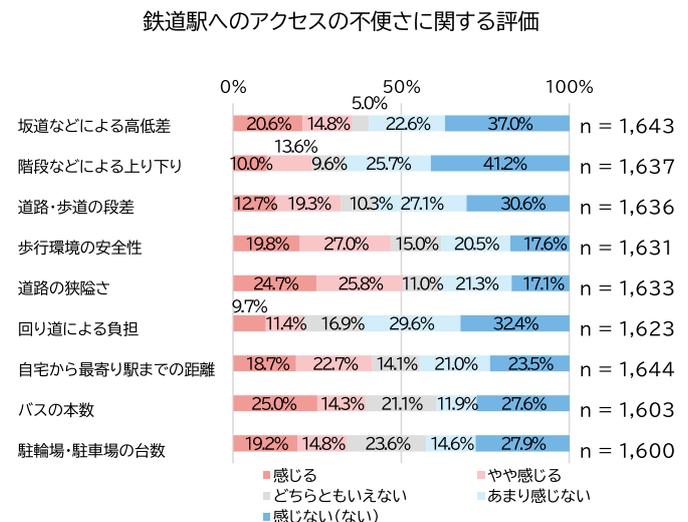
② 鉄道の満足度とアクセスの不便さ

令和6年度移動意識調査では、鉄道に対する満足度は全体として高いものの、「バリアフリー」や「駅の待合環境」、「他の公共交通との乗り継ぎ」に不満を感じる人が一定数おり、駅利用時の安全性や利便性が求められているといえます。

鉄道駅へのアクセスの不便さについては、特に最寄り駅までの「歩行環境の安全性」や「道路の狭隘さ」など、公共交通へのアクセスを担う都市インフラの整備に問題を感じている市民が多いことが分かります。



出典：令和6年度移動意識調査



出典：令和6年度移動意識調査

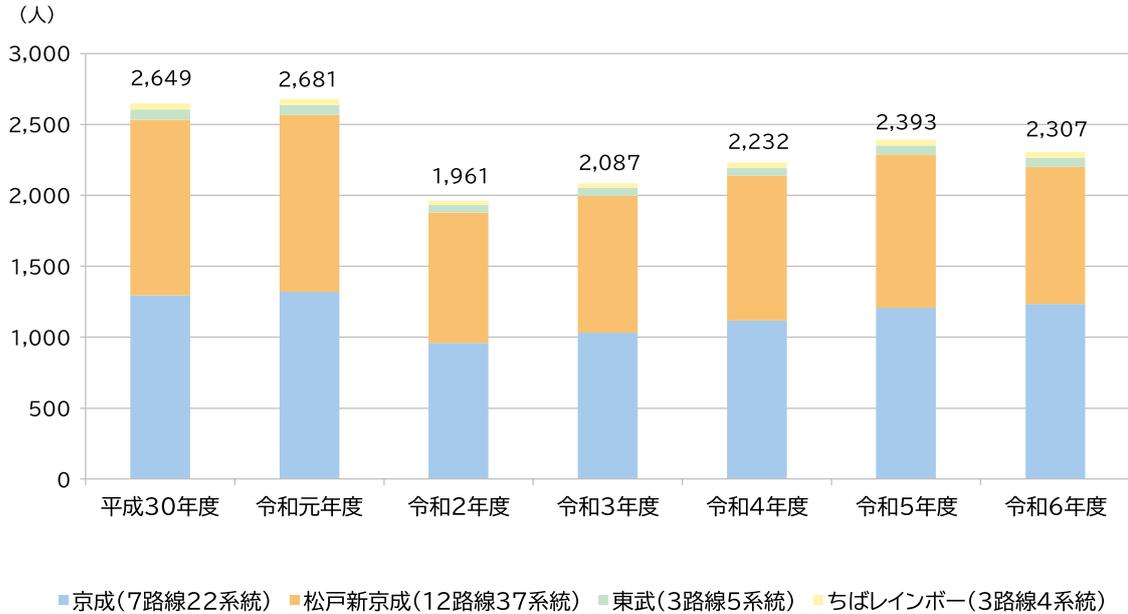


2.5.3 バス

(1)1日当たりの路線バス乗車人数の推移

新型コロナウイルス感染拡大の影響で、令和2年度(2020年度)に1日当たりの乗車人数が大幅に減少したものの、それ以降は令和6年度(2024年度)にかけて回復傾向にあります。

事業者別1日当たりの路線バス乗車人数の推移



出典:バス事業者データ 令和6年度(2024年度)をもとに作成

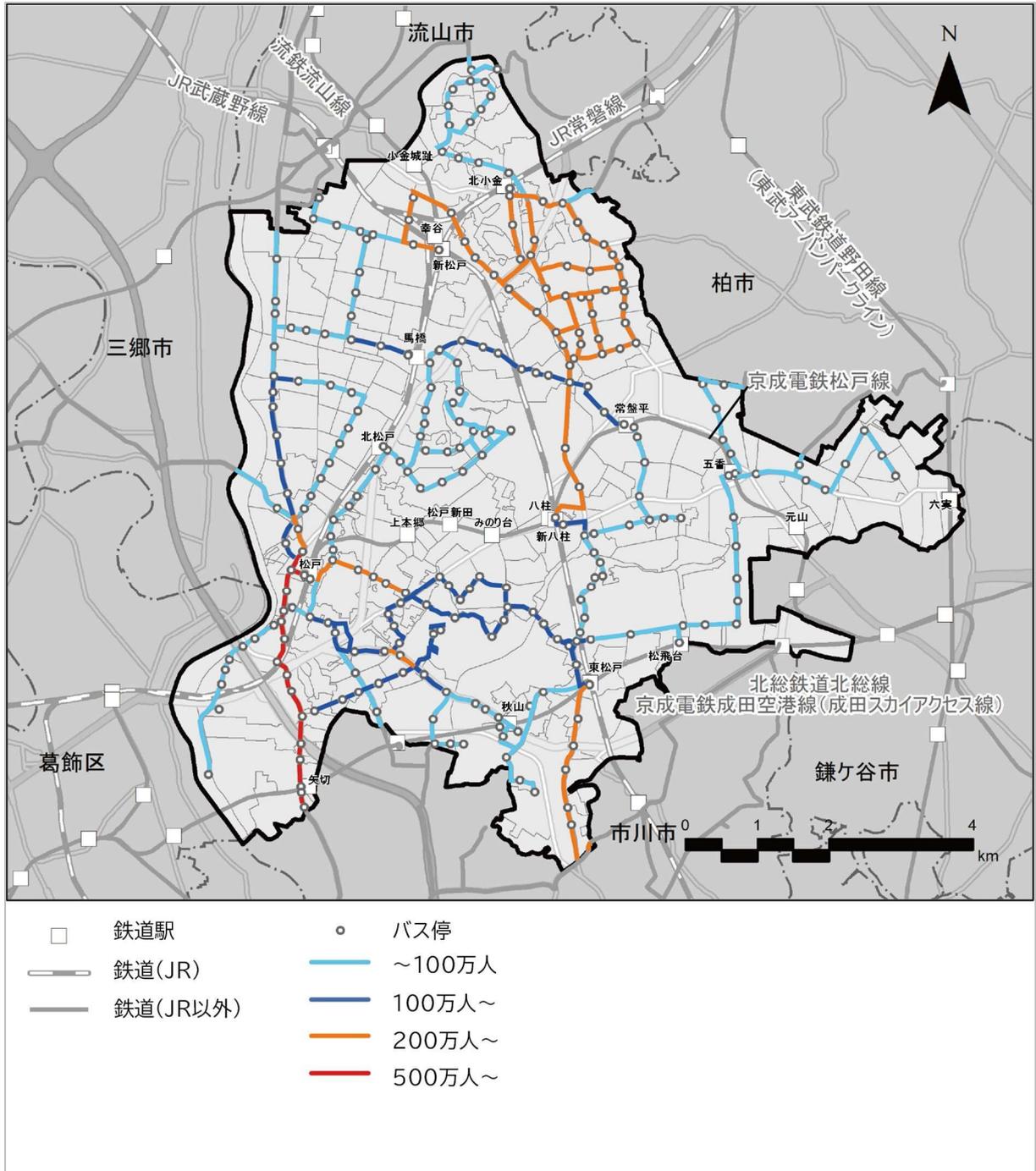
- ※令和7年度(2025年度)以降は下記のとおり再編
- ・「松戸新京成バス」 → 「京成バス千葉ウエスト」
 - ・「ちばレインボーバス」 → 「京成バス千葉セントラル」
- ※令和8年度(2026年度)以降は下記のとおり再編
- ・「京成バス」 → 「京成バス千葉ウエスト」



(2) 路線別の年間乗車人数

路線別に年間乗車人数をみると、市川市等の隣接市と本市を結ぶ路線や、小金原団地を中心とした路線の利用が特に多いことが分かります。

路線別の年間乗車人数



出典：バス事業者データ 令和6年度(2024年度)をもとに作成

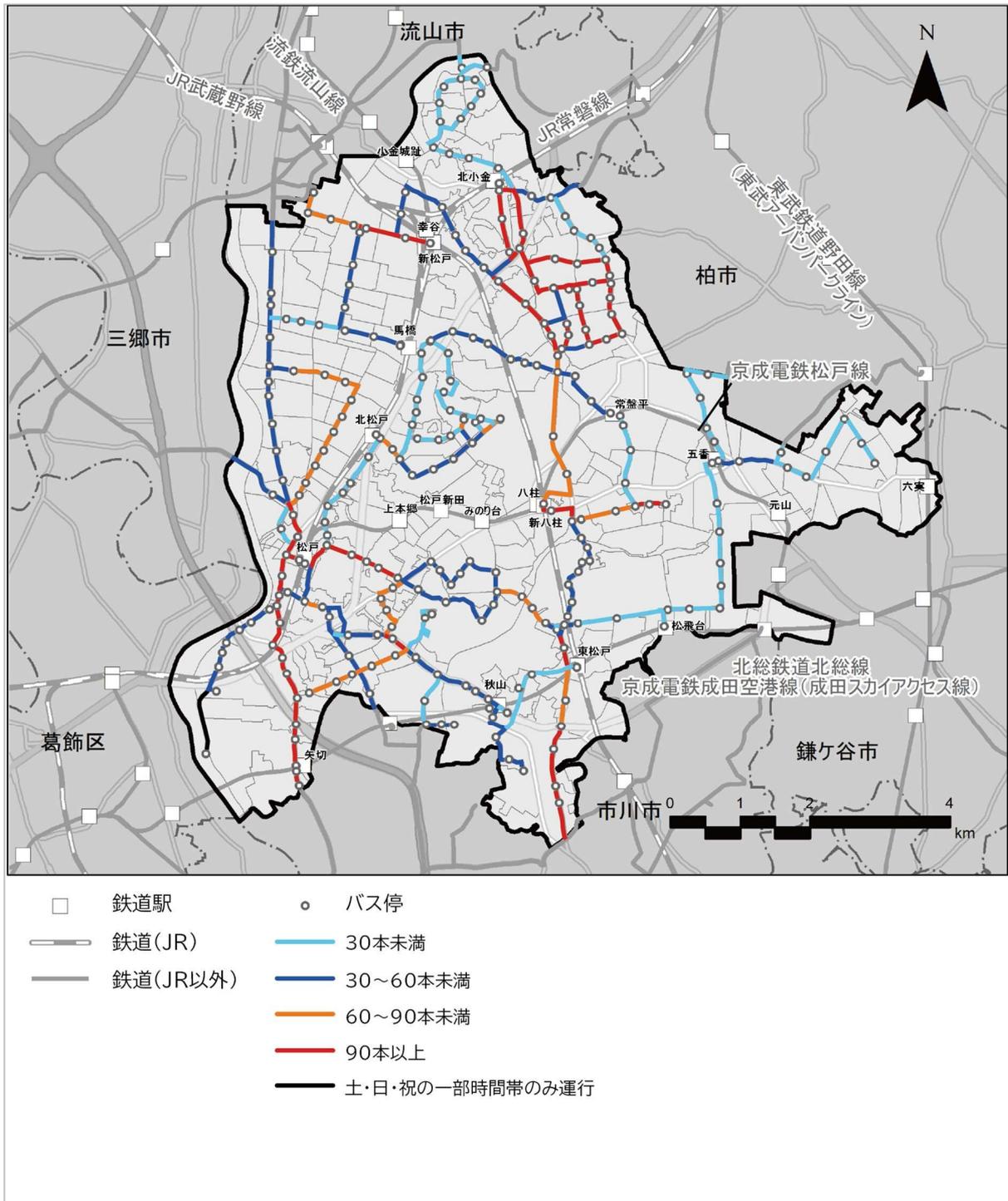


(3)1日当たりの路線バス運行本数

路線バスの1日当たりの運行本数をみると、90本以上が運行されている路線の多くは、本市で広域交流拠点・交流拠点に設定している松戸駅・新松戸駅・新八柱駅・八柱駅・東松戸駅を発着する路線です。

そのほか、生活拠点に設定している小金原団地周辺の路線についても、90本以上が運行されている路線が多いことがわかります。

1日当たりの路線バス運行本数



出典:松戸市資料(令和7年4月時点)をもとに作成

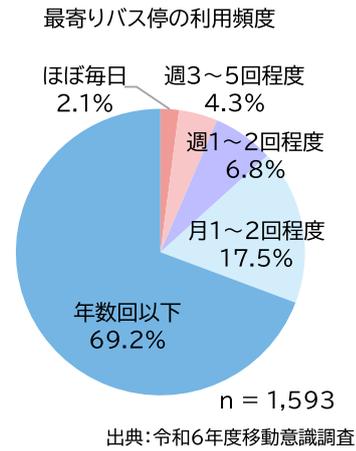
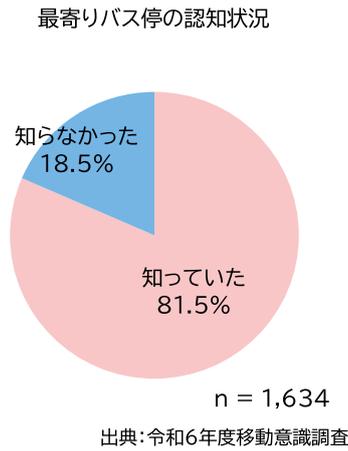


(4)バスに関する市民の意識

① 利用実態

令和6年度移動意識調査では、最寄りのバス停の認知度は約8割と高く、多くの市民が自宅付近のバス停を把握していることが分かります。

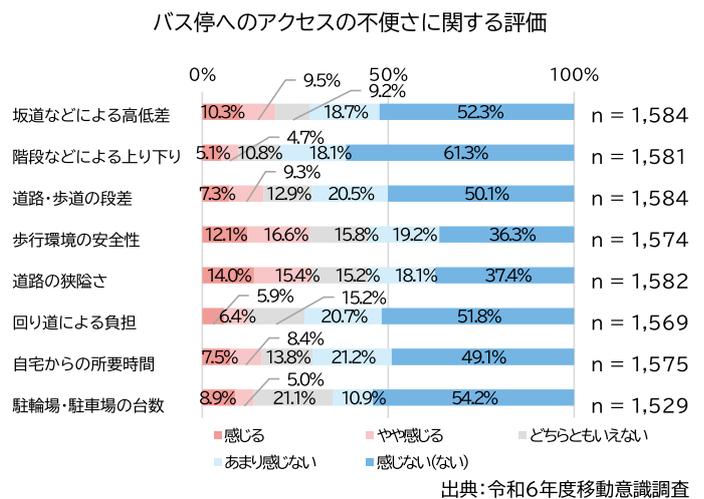
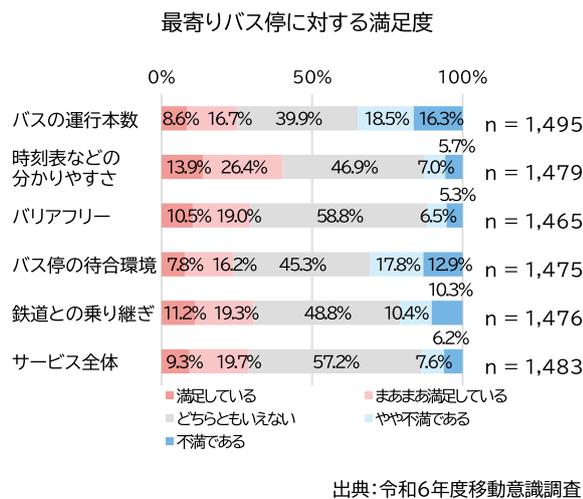
一方、最寄りバス停の利用頻度は「年数回以下」が約7割を占めており、最寄りバス停を認知しているものの、日常的な利用には至っていないといえます。



② 最寄りバス停やバス停までのアクセス

令和6年度移動意識調査では、最寄りバス停における「運行本数」に次いで、「待合環境」に不満を感じる人が多いことが分かります。

バス停へのアクセスの不便さについては、鉄道と同様に、最寄りバス停までの「歩行環境の安全性」や「道路の狭隘さ」など、公共交通へのアクセスを担う都市インフラの整備に問題を感じている市民が多いことが分かります。

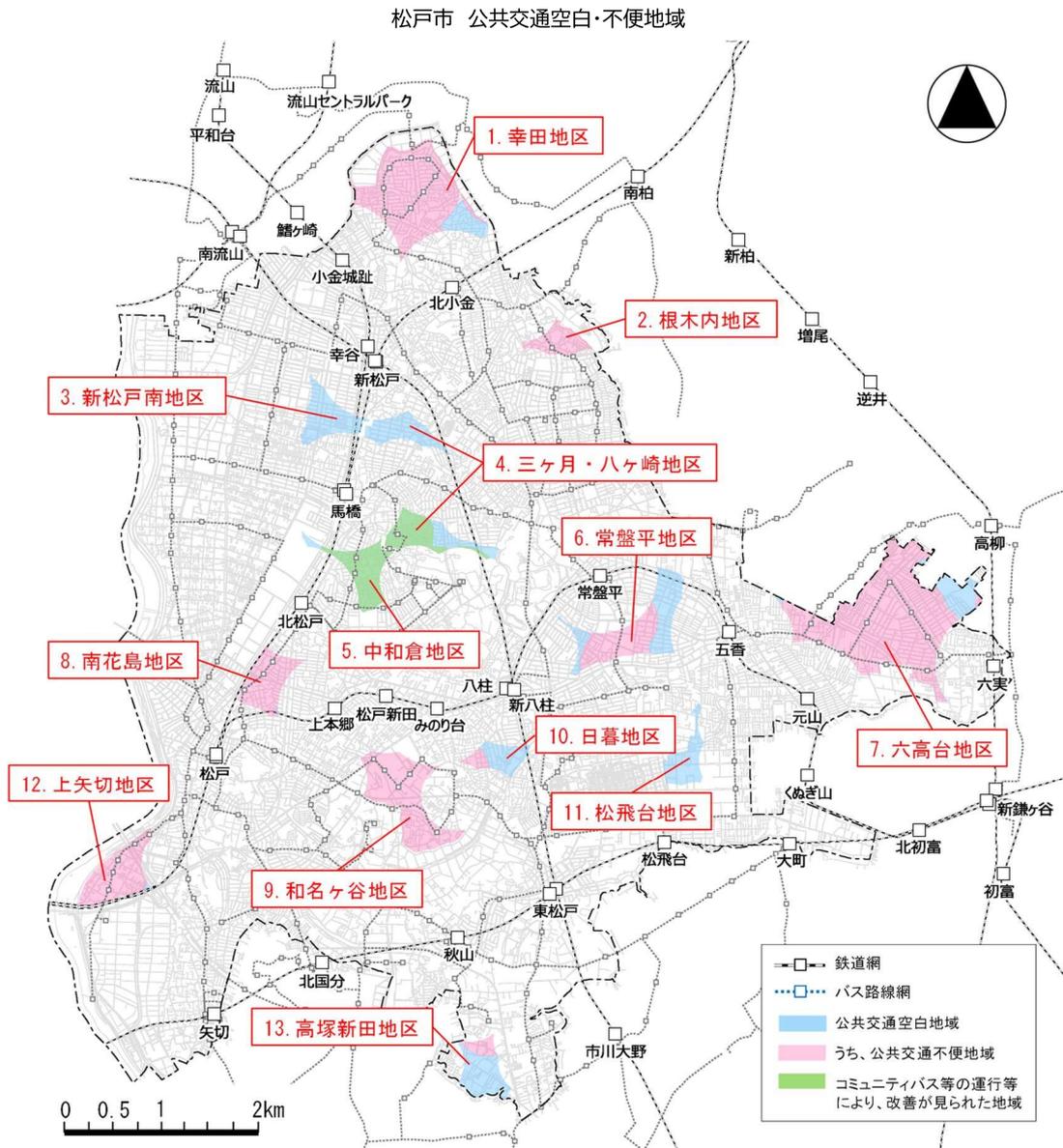


2.5.4 コミュニティバス

(1)公共交通空白・不便地域の設定

本市では、市民の生活行動の実態や公共交通に対する意識を把握・分析するため、平成27年度(2015年度)に市民アンケート調査を実施しました。

そのうえで、「最寄りの駅・バス停までの所要時間」、「路線バスの運行本数」及びそれぞれに対する「満足度」を考慮し、公共交通空白・不便地域を設定しました。



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：松戸市資料



(2) コミュニティバスの導入

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り、行政・事業者が協力して、公共交通空白・不便地域の改善や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するものとしています。

コミュニティバス導入の手引き



出典：コミュニティバス導入の手引き

ゆめいろバス(中和倉コース)



出典：松戸市資料

ゆめいろバス(中和倉コース)路線図



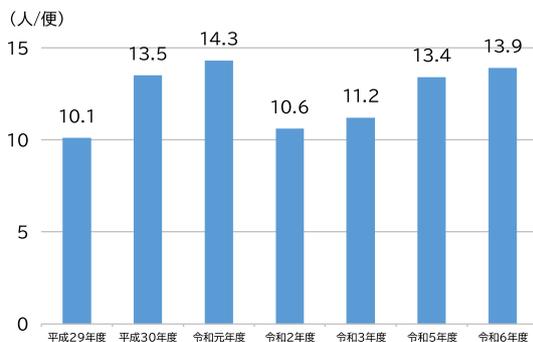
出典：松戸市HPゆめいろバスご利用案内

(3) 運行状況

ゆめいろバスは、平成29年度(2017年度)の運行開始以降、地域組織・行政・運行事業者が連携し、利用状況や周辺路線の動向に応じて、バス停・運賃・ダイヤなどの見直しを行い、継続可能な収支率を維持しながら運行を続けています。

ゆめいろバス(中和倉コース)

1便当たりの利用者数の推移



出典：松戸市HP 松戸市ゆめいろバスをもとに作成

ゆめいろバス(中和倉コース)収支率の推移



出典：松戸市HP 松戸市ゆめいろバスをもとに作成



2.5.5 タクシー

(1) 運行状況

令和7年(2025年)9月末現在、タクシー車両台数は、法人タクシーが421台(6社)、個人タクシーが28台、総車両数は449台となっています。

市内のタクシー事業者と車両数

事業者		総車両数(台)
法人	京成タクシーウエスト(株)	152
	マツドタクシー(株)イースタン	92
	(株)櫛山交通	79
	(株)ダブリュータクシー	41
	小金タクシー(有)	36
	(有)東葛運転代行社	21
個人		28
計		449

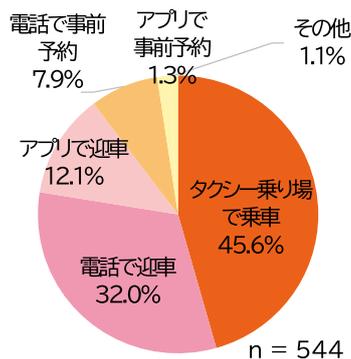
出典:タクシー事業者データ(令和7年(2025年)9月末)をもとに作成

(2) タクシーに関する市民の利用状況

令和6年度移動意識調査では、タクシーの利用方法として「タクシー乗り場で乗車」が約5割を占めています。

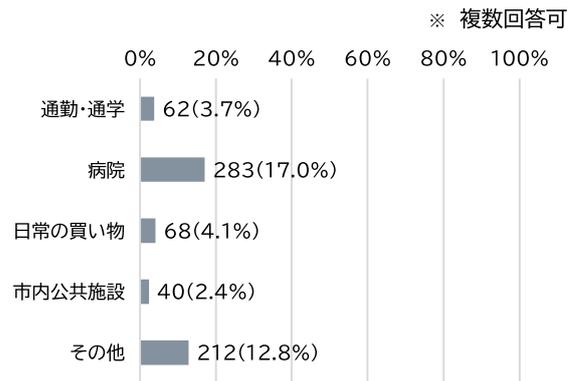
また、タクシーの利用目的としては「病院」が最も多く、利用理由としては「荷物が多い・重い」、「気温・天気」、「交通が不便な地域の移動」が多くなっています。

タクシーの利用方法



出典:令和6年度移動意識調査

タクシーの利用目的



出典:令和6年度移動意識調査



2.6 その他の移動手段

本市では、2.5に示す地域公共交通に加えて、下記のような多様な移動手段があります。

2.6.1 グリーンスローモビリティ【松戸モデル】

本市の福祉部門では、グリーンスローモビリティ【松戸モデル】を推進しており、高齢者の移動手段の確保にとどまらず、高齢者の社会参加の促進や外出機会の創出を通じて、孤立化の防止、介護予防の推進、地域の活性化など、多様な効果が期待されています。

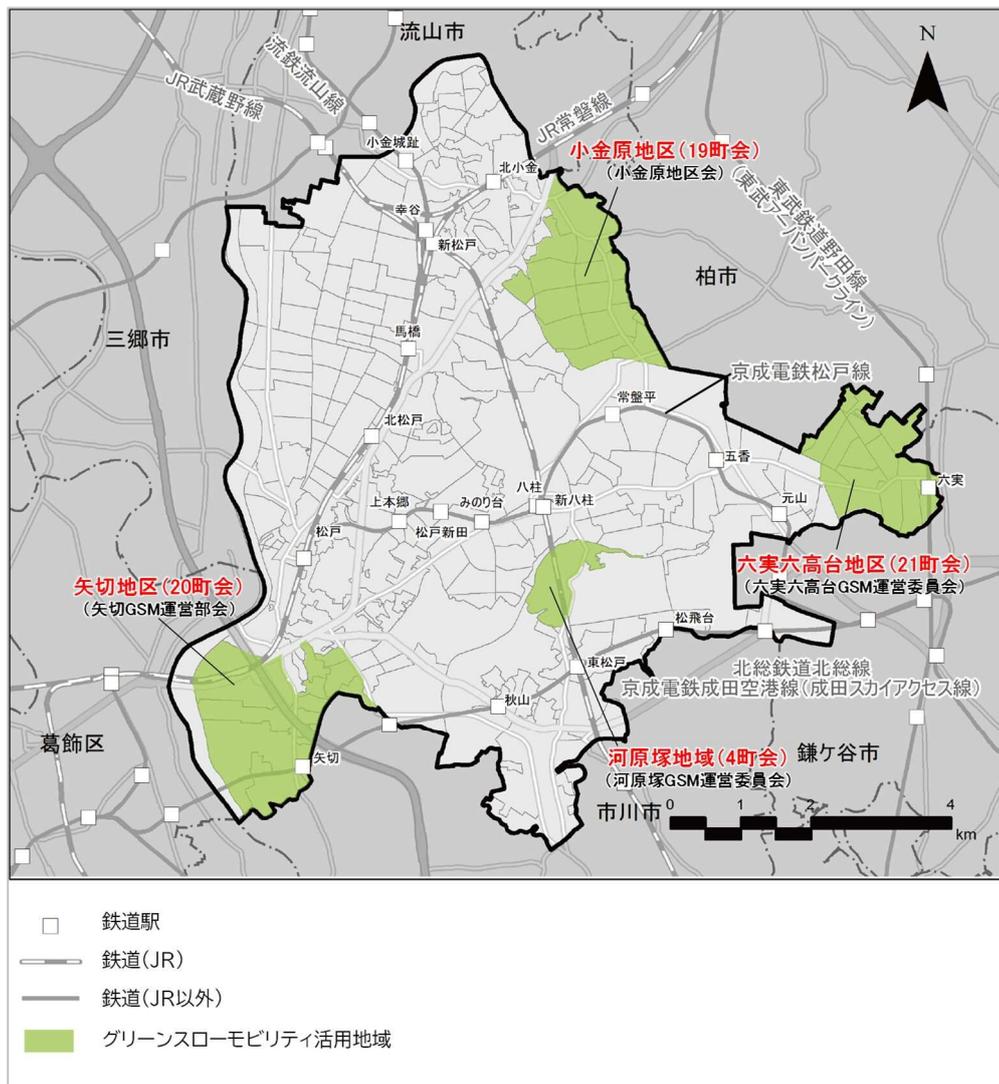
運用・運行は地域の「互助」により担われており、現在、河原塚地域、小金原地区、矢切地区、六実六高台地区の4つの地域で活用されています。

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



出典：松戸市資料

グリーンスローモビリティの活用地域



出典：松戸市HP掲載の運行地域のルート図をもとに作成

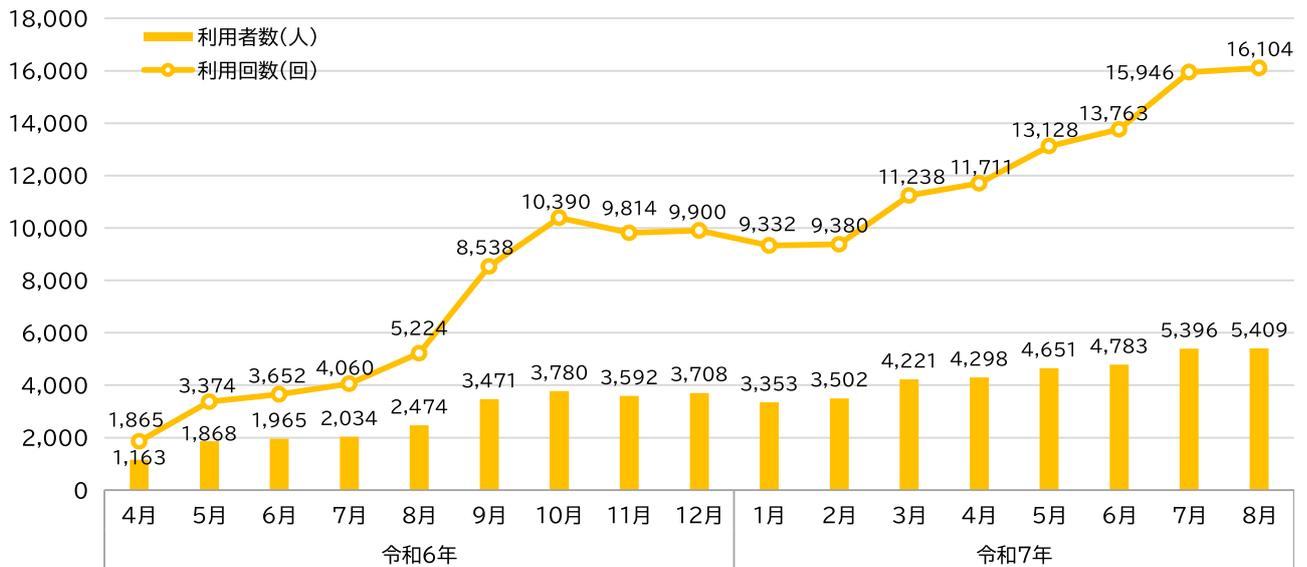


2.6.2 シェアサイクル

シェアサイクルは、専用のサイクルステーションがある場所ならどこでも、自転車を借りたり返却したりできるサービスです。

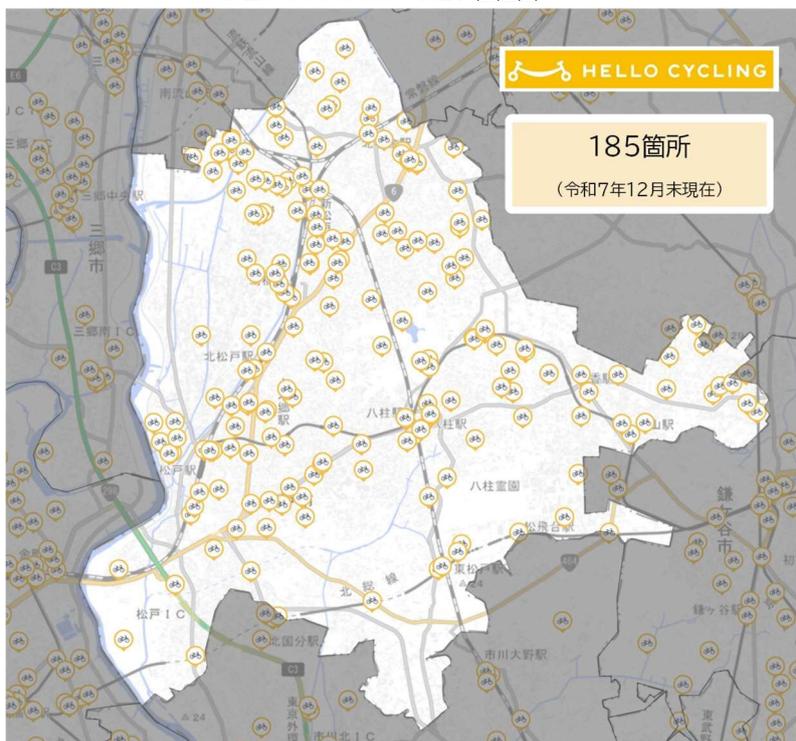
本市では、市内の回遊性や他の自治体との往来など、移動の利便性向上を図るとともに、「地域の活性化」・「環境負荷の軽減」・「災害時の交通機能の確保」など様々な社会課題の解決に寄与する新たな移動手段として、令和6年(2024年)4月よりサービスを開始しています。

松戸市内シェアサイクル・利用者数および利用回数



出典:松戸市資料をもとに作成

シェアサイクルステーション位置図



出典:松戸市資料

公共施設



公園



市営駐車場



出典:松戸市資料



2.7 自転車

2.7.1 市営駐輪場

本市では、市営・民営を合わせ、市内すべての駅周辺に駐輪場が整備されています。市営駐輪場は下表の駅周辺に計65か所(総収容台数26,236台)設置しており、各駅周辺では概ね需要を満たしていますが、これまでの傾向では駅からの距離によって利用率に偏りがあり、最も駅に近い駐輪場では収容能力を上回る需要が見受けられています。

市営駐輪場の収容台数

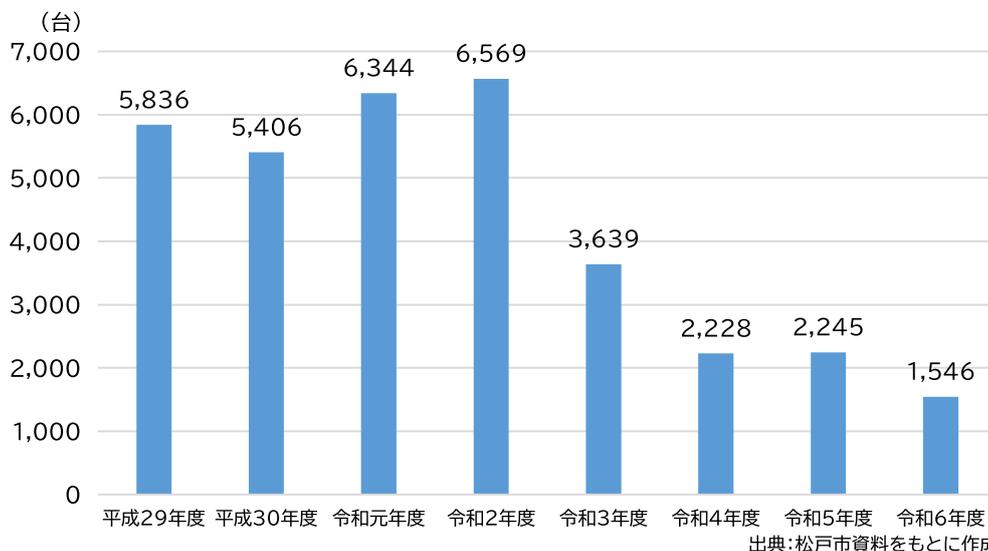
駅名	箇所数	定期使用 (台)	一時使用 (台)	合計 (台)	駅名	箇所数	定期使用 (台)	一時使用 (台)	合計(台)
松戸駅	13	3,681	1,373	5,054	常盤平駅	4	815	484	1,299
北松戸駅	3	1,600	255	1,855	五香駅	5	1,942	352	2,294
馬橋駅	3	1,850	255	2,105	元山駅	1		200	200
新松戸駅・幸谷駅	11	3,357	1,215	4,572	六実駅	2	1,467	40	1,507
北小金駅	9	2,813	977	3,790	矢切駅	3	490	80	570
松戸新田駅	1	156	25	181	東松戸駅	1		72	72
みのり台駅	1	475	100	575	松飛台駅	2		440	440
新八柱駅・八柱駅	6	1,509	213	1,722	合計	65	20,155	6,081	26,236

出典:松戸市資料(令和7年(2025年)10月時点)をもとに作成

2.7.2 放置自転車対策

本市では、円滑な道路交通と市民生活の安全確保のため、各駅周辺に「自転車放置禁止区域」を定め、放置自転車の撤去・移送を実施しています。令和2年度(2020年度)からは即時撤去を開始し、対策を一層強化したことで、増加傾向にあった撤去台数は6,569台から令和3年度(2021年度)には3,639台へと大幅に減少し、その後も着実に減少を続け、令和6年度(2024年度)には1,546台にまで削減されています。

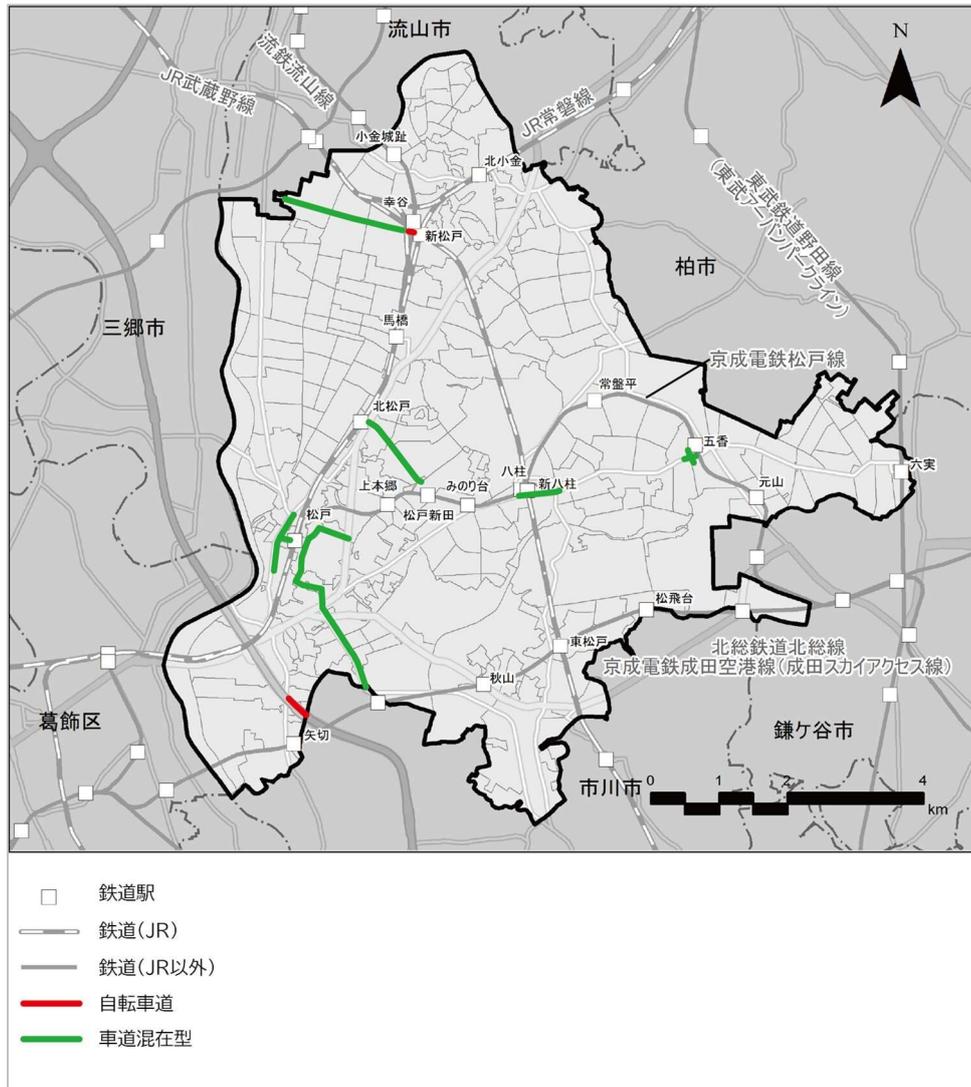
放置自転車撤去台数の推移



2.7.3 走行空間の整備状況

本市の自転車走行空間は主に自転車と歩行者が混在・輻輳する路線を優先的に整備しており、整備形態としては道路幅員に限りがあることから、既存道路内での整備となる車道混在型が多いことが分かります。一部、新松戸駅や外かく環状道路松戸IC付近では自転車道が整備されています。

本市の自転車走行空間の整備状況



出典:松戸市自転車走行空間ネットワーク整備計画[改訂版](令和7年(2025年))をもとに作成

車道混在型の整備例(松戸駅東口周辺)



出典:松戸市資料

自転車道の整備例(新松戸駅周辺)



出典:松戸市資料



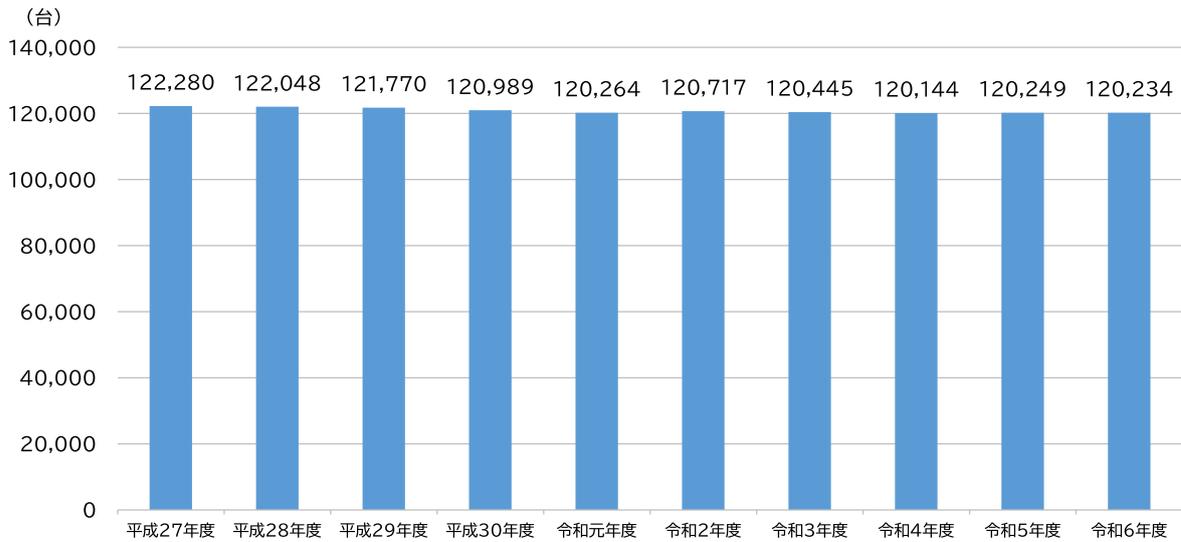
2.8 自動車

2.8.1 自動車保有台数

市内の自動車保有台数の推移は、ほぼ横ばいとなっています。

また、世帯当たりの自動車保有台数をみると、千葉県平均よりも少なく、年々減少傾向にあります。

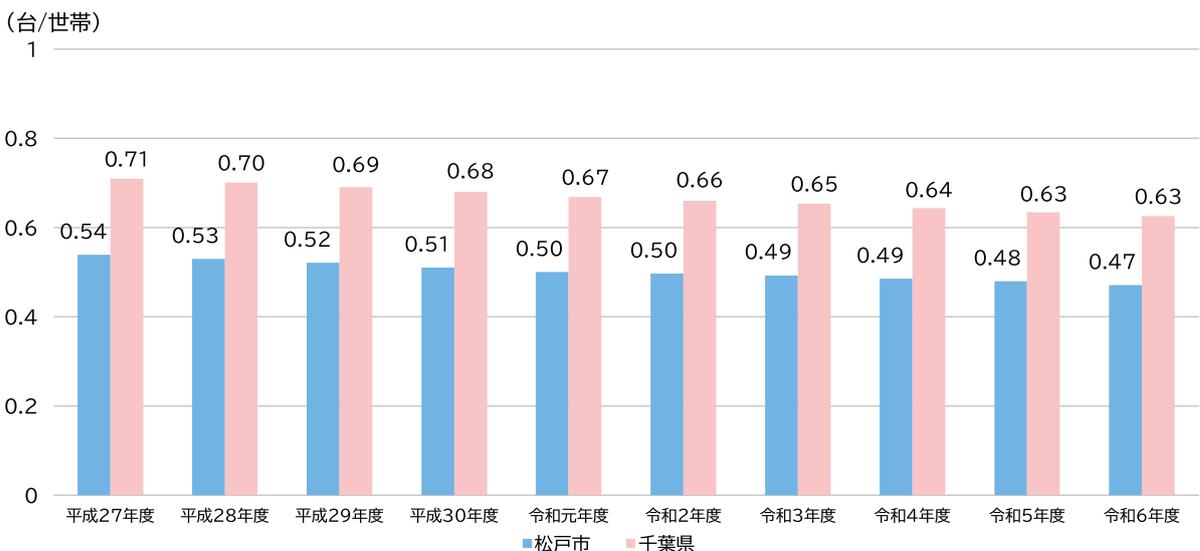
自動車保有台数の推移



出典:市区町村別自動車保有車両数(関東運輸局)をもとに作成

※全車両数のうち、自家用乗用車の台数を計上。
 ※各年度3月末集計。

世帯当たりの自動車保有台数



出典:市区町村別自動車保有車両数(関東運輸局)、住民基本台帳人口・世帯数をもとに作成

※自動車保有台数は、全車両のうち、自家用乗用車の台数を各年度3月末集計、世帯数は各年度1月1日集計。



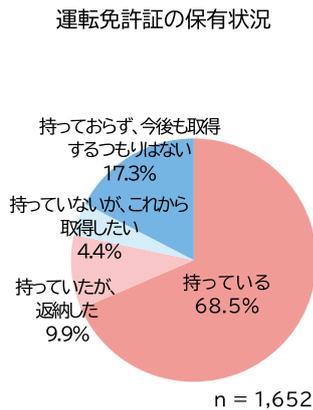
2.8.2 運転免許証返納に関する市民の意識

(1) 運転免許証の保有状況と返納意向

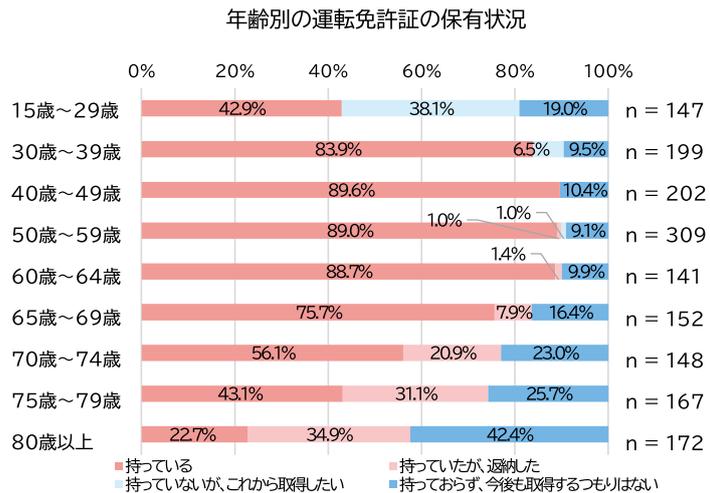
① 運転免許証の保有状況

令和6年度移動意識調査では、自動車の運転免許証を「持っている」人が約7割を占めています。

また、年齢別にみると、「30～39歳」「40～49歳」「50～59歳」では、自動車の運転免許証を「持っている」人が約9割に及び一方で、「60～69歳」以降の年代では、「持っていたが、返納した」人の割合が徐々に増えています。



出典：令和6年度移動意識調査



出典：令和6年度移動意識調査

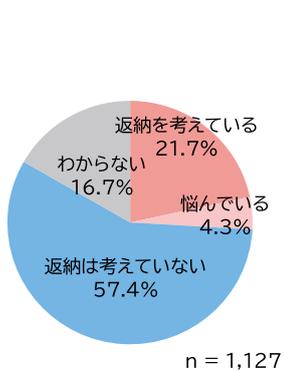
② 運転免許証保有者の返納意向

運転免許証保有者の返納意向をみると、運転免許証の「返納を考えている」と回答した人が約2割となっています。

また、上記①をみると、年代別では、70歳以上で運転免許証を「持っていたが返納した」と回答した人が2割以上となっています。

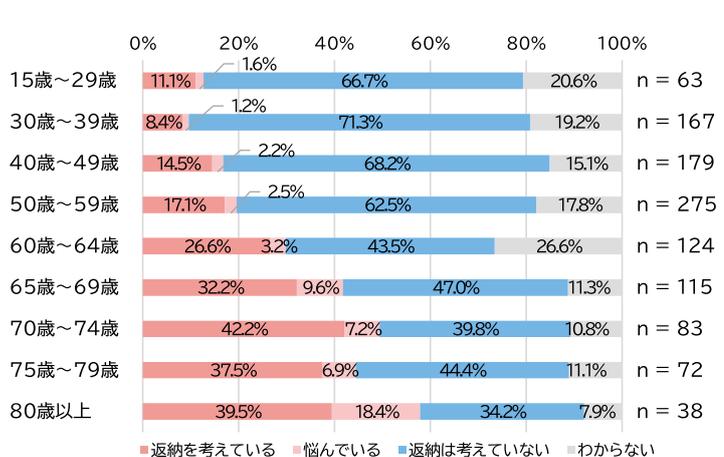
今後、これまで自動車を運転していたものの、運転免許証を返納すると回答する人が増加すると考えられます。

運転免許証の返納状況



出典：令和6年度移動意識調査

年齢別の運転免許証の返納意向

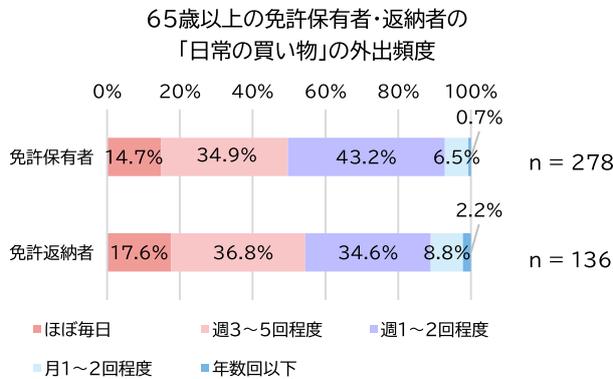


出典：令和6年度移動意識調査

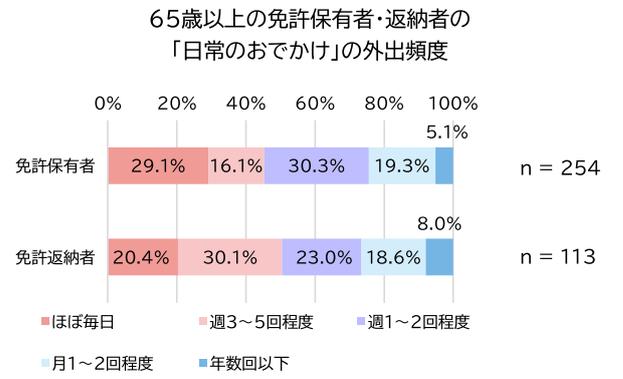


(2) 運転免許証返納後の外出状況

令和6年度移動意識調査において、65歳以上の免許保有者と免許返納者の「日常の買い物」や「日常のおでかけ」の外出頻度を比較すると、「ほぼ毎日」や「週3～5回」と回答した人の割合は、免許返納者の方が免許保有者よりも高く、免許返納後も自分の運転以外の移動手段で、買い物やおでかけに外出できていることが分かります。



出典: 令和6年度移動意識調査



出典: 令和6年度移動意識調査

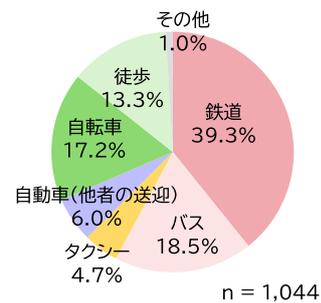
(3) 運転免許証返納後の公共交通利用

令和6年度移動意識調査では、現在運転免許証を保有している人を対象に「返納した場合の主な移動手段」を尋ねたところ、鉄道が約4割、バスが約2割を占めています。

このことから、免許返納後の自家用車に代わる移動手段として、主に公共交通機関が想定されていることが分かります。

運転免許証返納者の増加に伴い、公共交通の必要性がますます高まることが考えられます。

運転免許証を返納した場合の主な移動手段



出典: 令和6年度移動意識調査

<京成バスグループにおける免許返納後の支援>

京成バスグループでは、運転免許証を自主返納した70歳以上の方を対象として、京成バスグループの路線バス(一部を除く)を利用する際に、乗務員に提示することで運賃が2年間、半額になる「ノーカーアシスト優待証」を提供しています。



出典: 京成バスHP ノーカーアシスト優待証をご利用中のお客様へ

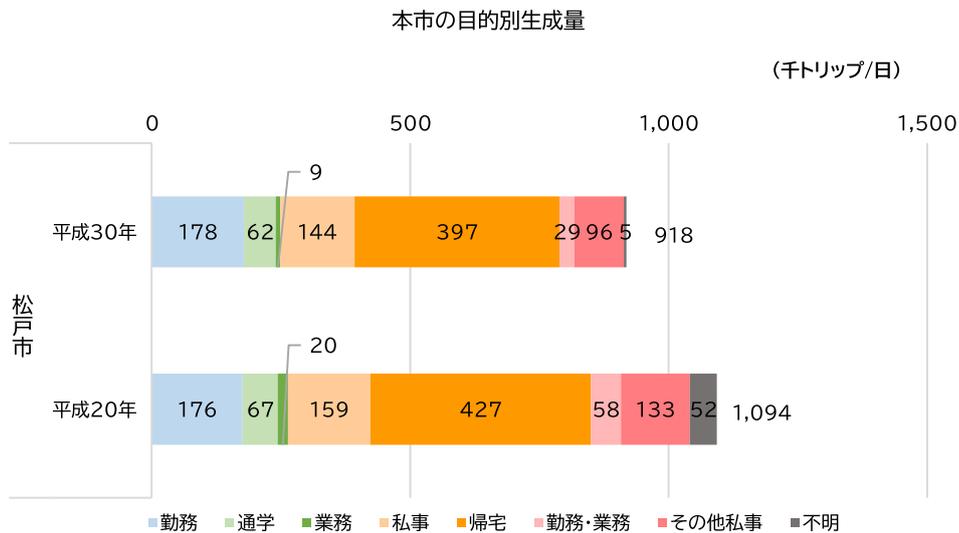


2.9 移動実態

2.9.1 移動量と交通分担率

(1) 移動量

パーソントリップ調査において、平成20年(2008年)から平成30年(2018年)までの10年間で、移動量が減少しています。目的別にみると、「私事」および「その他私事」の減少が目立っています。



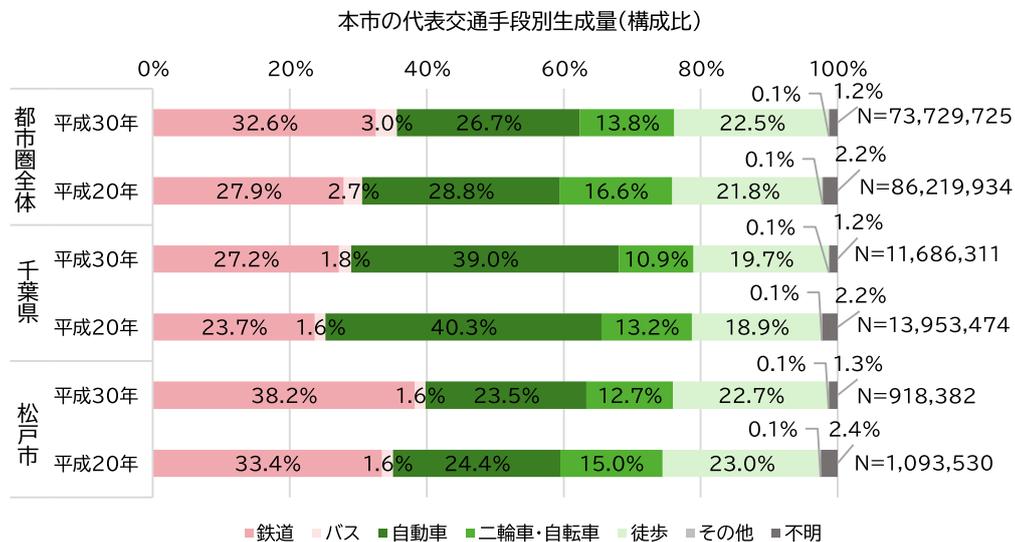
出典: 東京都市圏パーソントリップ調査結果をもとに作成

(2) 代表交通手段別生成量

パーソントリップ調査では、一連の移動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います。

本市の代表交通手段別生成量の割合をみると、東京都市圏全体およ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います。本市の特徴である鉄道ネットワークの充実度が現れていると考えられます。

※「生成量」…ある地域に居住する人が引き起こすすべてのトリップ(単位:トリップ/日)



出典: 東京都市圏パーソントリップ調査結果をもとに作成



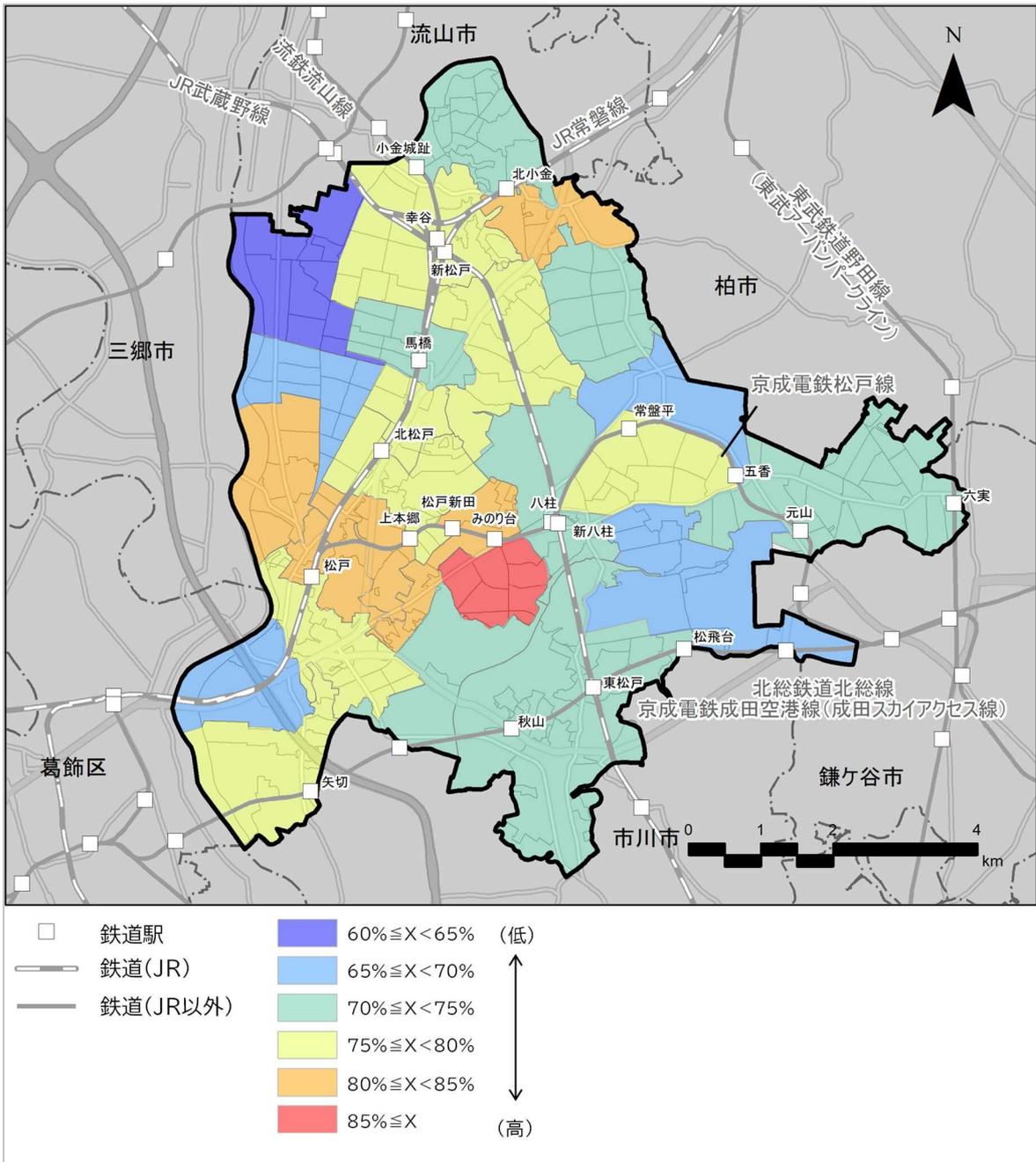
(3)外出率

平成30年(2018年)のパーソントリップ調査における本市の外出率の平均は75.7%で、都市圏の外出率の平均である76.6%と同程度となっています。

小ゾーンでみると、市街化調整区域の占める割合や高齢化率が高いゾーンで外出率が低い傾向にあります。

※小ゾーン…都市計画区域や市区町村における交通流動を把握するためのゾーン(松戸市:26か所)

本市の外出率(平成30年(2018年))



出典: 東京都圏パーソントリップ調査結果をもとに作成

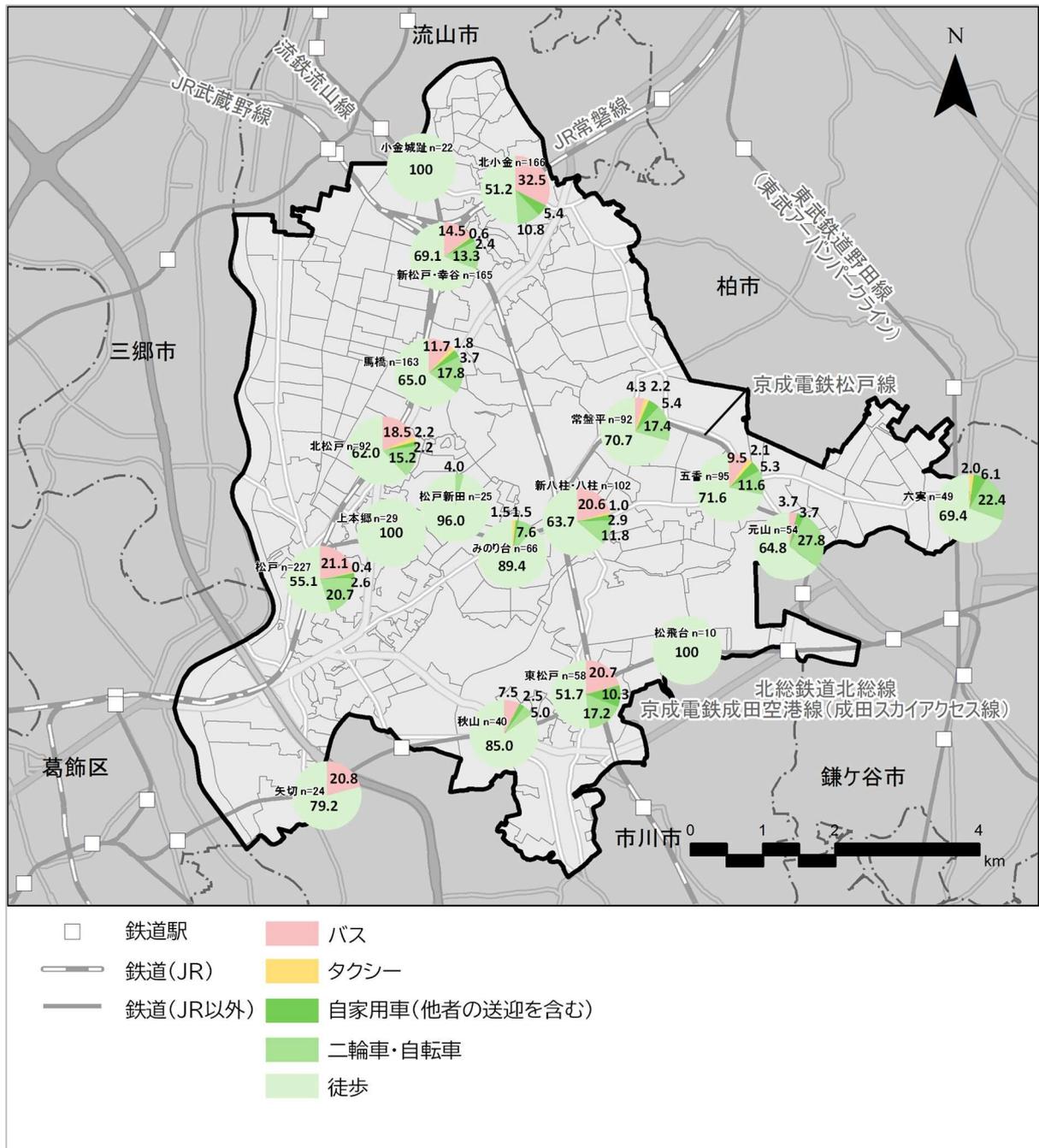


(4) 駅端末交通手段

令和6年度移動意識調査による「最寄り鉄道駅までの主な移動手段」の回答結果を図化したものです。

※鉄道駅ごとの回答数の多寡にかかわらず、調査結果を示すものです。

本市の駅端末交通手段別割合



出典: 令和6年度移動意識調査をもとに作成

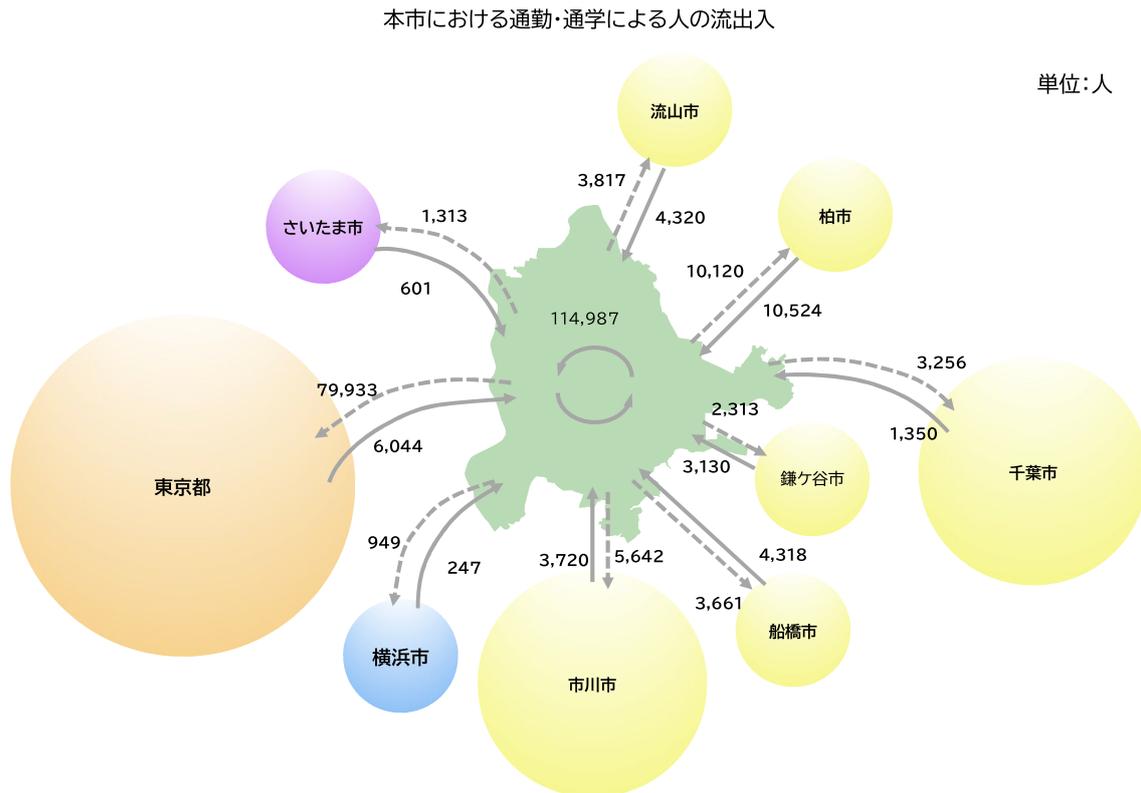


2.9.2 通勤・通学の人動き

本市の通勤・通学の人動きをみると、市民のうち約11.5万人が市内で通勤・通学しています。

市外との人動きをみると、東京都への人の流出が最も多くなっており、千葉県内では特に柏市との人の行き来が多く、双方向にほぼ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動きについては、千葉市・市川市では本市からの流出が流入を上回っており、鎌ヶ谷市、船橋市、流山市、柏市の順に本市への流入が流出を上回っていることが分かります。



近隣の自治体	流出数(人)	流入数(人)	流入数 - 流出数(人)
東京都	79,933	6,044	-73,889
市川市	5,642	3,720	-1,922
千葉市	3,256	1,350	-1,906
さいたま市	1,313	601	-712
横浜市	949	247	-702
柏市	10,120	10,524	404
流山市	3,817	4,320	503
船橋市	3,661	4,318	657
鎌ヶ谷市	2,313	3,130	817

出典：国勢調査(令和2年(2020年))をもとに作成

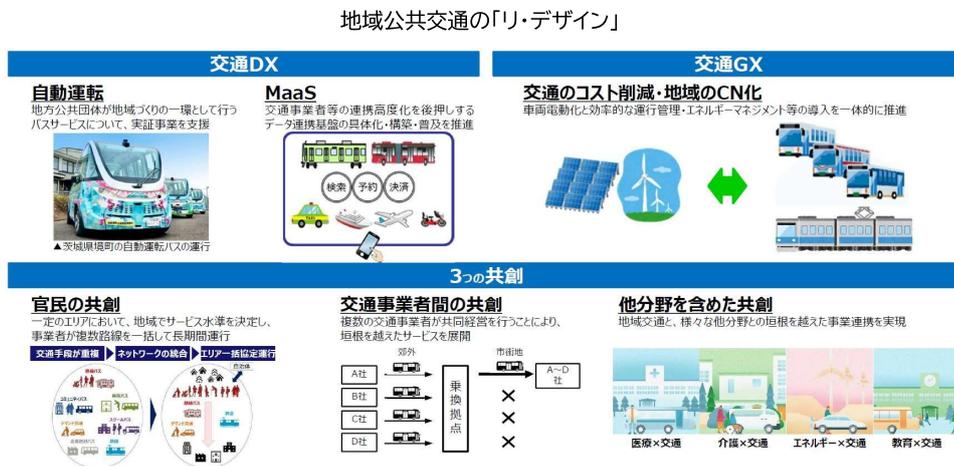


2.10 交通を取り巻く社会動向

2.10.1 地域交通の「リ・デザイン」

令和6年(2024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、全国で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。

このような状況を踏まえ、国は官民共創・交通事業者間共創・他分野共創の「3つの共創」、自動運転やMaaSなどデジタル技術を実装する「交通DX」、車両電動化や再エネ地産地消など「交通GX」を柱とした地域公共交通の「リ・デザイン」(再構築)の取り組みを推進しています。そのなかでは、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た取り組みとして、地域交通共創モデル実証プロジェクトが推進されています。



出典：地域公共交通の「リ・デザイン」に関する制度について(令和5年(2023年)、国土交通省)

2.10.2 ウォーカブルの実現

本市は国土交通省が令和元年(2019年)から募集を開始した「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ます。ウォーカブル推進都市は、まちなかを車中心から人中心の空間へと転換し、人々が集い、憩い、多様な活動を繰り広げられる場へと改変する取り組みである「ウォーカブルなまちづくり」を推進するものです。

ウォーカブルなまちづくりを推進することで、人中心の豊かな生活空間を実現させるだけでなく、地域消費や投資の拡大、観光客の増加や健康寿命の延伸、孤独・孤立の防止のほか、様々な地域課題の解決や新たな価値の創造につなげることを目指しています。

ウォーカブルの推進イメージ



出典：ストリートデザイン ガイドライン(令和3年(2021年)、国土交通省)



2.10.3 新たな技術

(1) MaaS

MaaS(マース:Mobility as a Service)とは、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせ、検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものです。

国土交通省では令和元年度(2019年度)から日本版MaaS推進・支援事業を継続的に実施し、MaaSの全国への早急な普及に取り組んでいます。令和7年度(2025年度)からは、「交通空白」解消等の地域交通の「リ・デザイン」全面展開を加速する観点から、支援の重点化や伴走支援の強化など、事業の運用改善に向けた取り組みとして、地域交通DX:MaaS2.0が展開されています。

(2) 自動運転

国土交通省は、自動運転技術の社会実装を国家戦略の一環として積極的に推進しており、地域公共交通の課題解決に向けて重要な役割を果たすものと位置付けています。具体的には、令和9年度(2027年度)までに全国100か所以上の地域において自動運転の実証実験及び導入促進を図ることを目標として掲げています。

これらの取り組みは、高齢化や運転手不足といった地域公共交通の構造的な課題に対応するとともに、交通の安全性向上や持続可能な交通体系の構築に資するものです。さらに、自動運転技術の普及により、地域住民の移動の利便性を確保し、地域社会の活性化にも寄与することが期待されています。

本市でも、令和6年度(2024年度)に松戸駅周辺にて自動運転実証調査を行いました。

<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(2024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」1台

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



<使用車両>



ルート①(4.5km)



ルート②(2.8km)

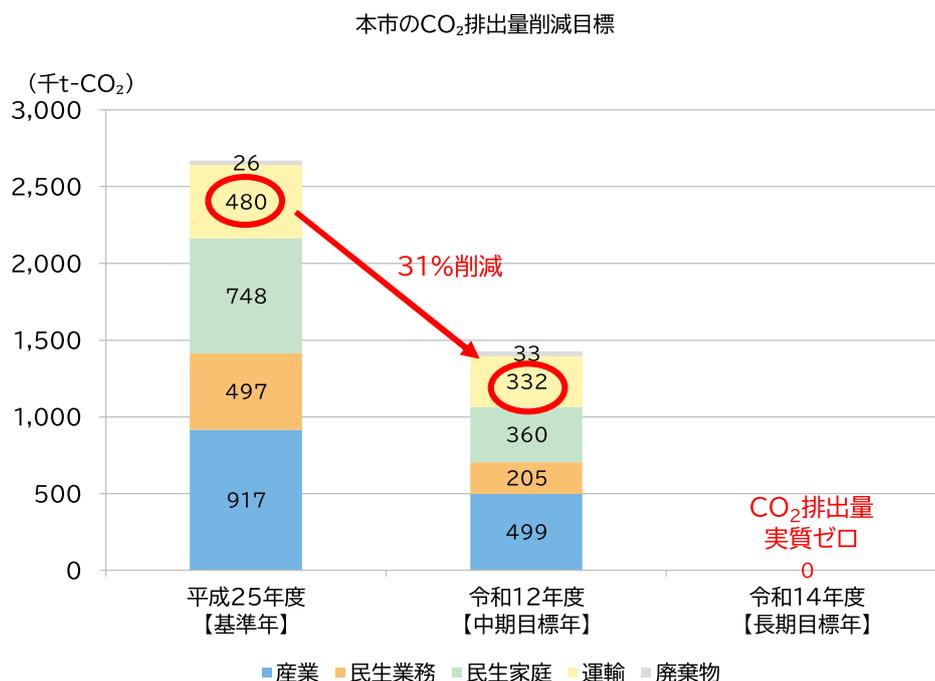


2.10.4 ゼロカーボンの実現

国土交通省は、令和32年(2050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(電気自動車)化の推進など多様な分野で取り組みを強化しています。

本市では、国の進める脱炭素社会に向けた取り組みに資するため、令和32年(2050年)までにCO₂排出量を実質ゼロにすることを目指しています。

脱炭素社会に向けた令和12年(2030年)までの中期目標としては、市内のCO₂排出量を46%以上、その中でも運輸部門では31%削減することを掲げています。



出典: 松戸市地球温暖化対策実行計画(令和4年(2022年))をもとに作成

2.10.5 災害対策の推進

地域のモビリティ確保の知恵袋や国土交通白書では、自然災害対策のひとつとして「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。本市においても、特に帰宅困難者への対応などが求められます。



第3章 計画の理念と将来像

3.1 課題

3.2 施策展開の構造図

3.3 理念

3.4 将来像

3.5 本計画における移動手段の種類

3.6 目指すべき地域交通の将来ネットワーク

3. 計画の理念と将来像

3.1 課題

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。



現況からわかること

- 公共交通は、鉄道（6路線 23 駅）、路線バス（4 社 25 路線）、コミュニティバス（1 路線）、タクシー（約 450 台）で市域全域をカバーしています。
- 令和 6 年度移動意識調査をみても、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。



課題

1. 公共交通の維持・確保

公共交通を担う人材の不足により、現状は厳しい状況にあります。
市民が暮らしやすく、持続的に発展していくためには、将来にわたって既存の公共交通の利便性を維持・確保していく必要があります。

2. 移動の利便性の向上

公共交通の利便性を十分に生かすためには、市民が運行状況を把握しやすく、日常的に利用しやすくなるような仕組みづくりが必要です。
情報提供の充実や、使いやすい案内体制の整備などが必要です。



- 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「年数回程度」が約 7 割と利用頻度が低くなっています。





現況からわかること

- 現在、地域主体により、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が、公共交通の利便性が低い地域が存在し、居住地域により、公共交通の充実度への評価には差があります。

- 将来推計によると、令和7年（2025年）をピークに人口は減少しますが、令和32年（2050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。
- 令和6年度移動意識調査では、回答者本人が外出する際に「付き添いが必要」と答えた人が4.5%、「家族の外出時に付き添いが必要」と答えた人が18%を占めています。

- 災害の激甚化が著しい社会情勢、都内や周辺市への通勤・通学移動が多い本市の特性を考慮すると、災害対策の推進は本市においても重要です。
- 地球温暖化対策として、令和32年（2050年）までに二酸化炭素排出量を実質ゼロにする「ゼロカーボンシティ」を宣言し、様々な取り組みを推進しています。



課題

3. 地域の特性に即した対応

公共交通の利便性が十分でない地域においては、地域の特性やニーズを的確に把握し、持続可能な移動手段の導入・改善に向けた検討を進めていく必要があります。

4. 交通弱者への対応

高齢者や障害のある方、子育て世帯など、移動に困難を抱える「交通弱者」への対応が求められます。
誰もが安心して自由に移動できる環境づくりと支援体制の充実が必要です。

5. 災害時や環境負荷を考慮した持続性の向上

災害時にも市民が安全に移動できる手段を確保するとともに、災害により公共交通が利用できなくなるリスクを軽減する対策が必要です。
また、市民の移動手段として環境負荷の少ない公共交通の利用促進を図り、持続可能な交通環境の実現に向けた取り組みが必要になります。



3.2 施策展開の構造図

将来像の実現に向けて、理念から施策・取組へと至る流れを以下に整理しました。

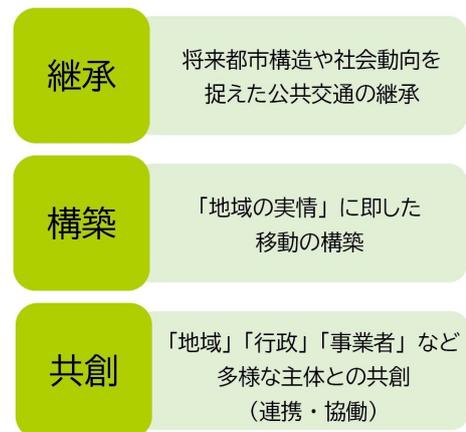
施策展開の構造図



3.3 理念

本市を取り巻く課題を踏まえ、計画策定及び実行にあたって関係者が共通して持つ前提条件・意識として、本計画の理念を掲げます。

松戸市地域公共交通計画の理念



3.4 将来像

本市における課題や理念を踏まえ、本計画が計画期間5年間の中で目指す将来像を設定します。今後5年間の地域交通のあり方に関係者すべてで検討し、将来像の実現に向けて、取り組みを推進していきます。

松戸市地域公共交通計画の将来像

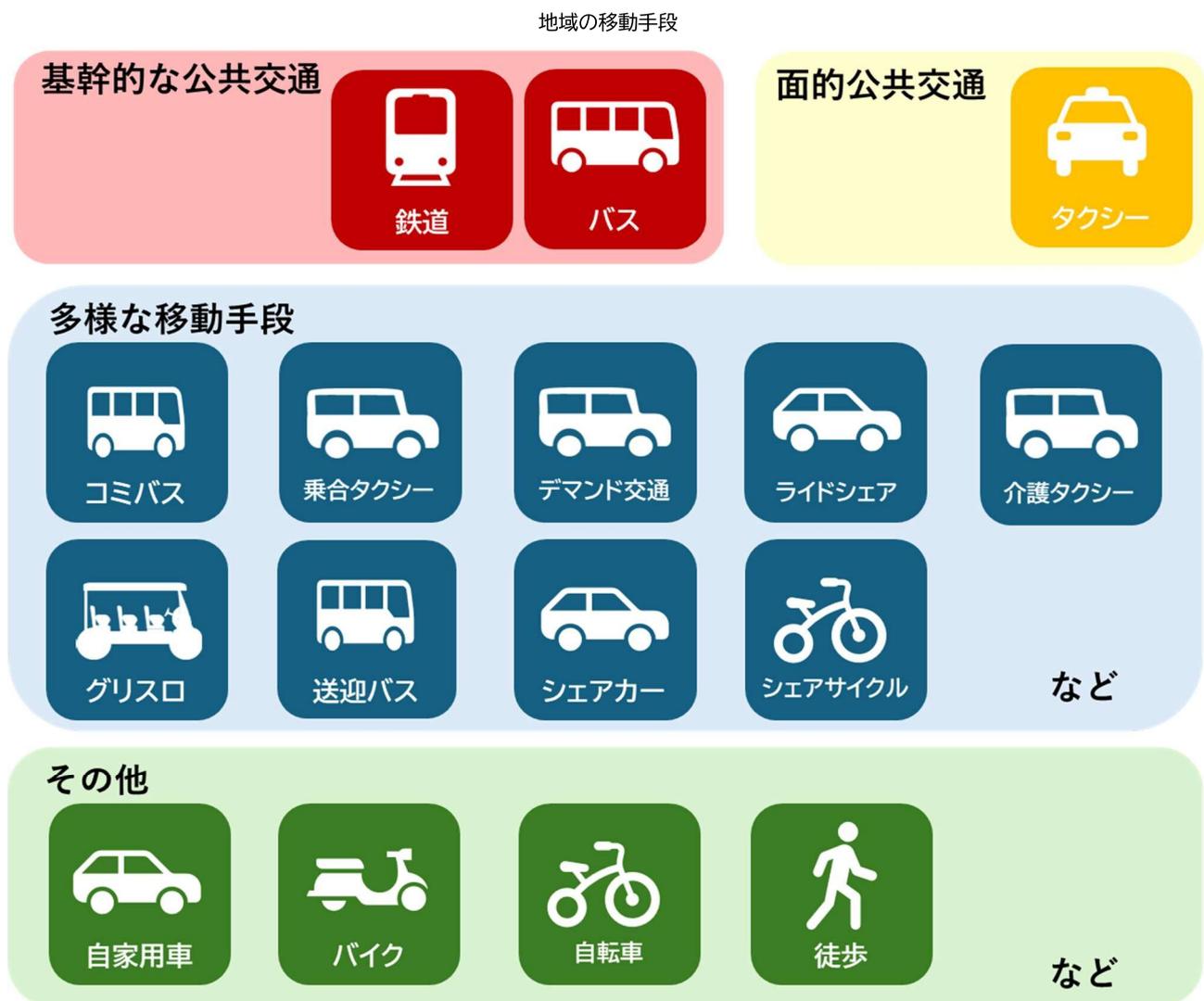


3.5 本計画における移動手段の種類

本市における移動の現況から、鉄道とバスが大規模輸送を担う「基幹的な公共交通」、タクシーが個々の面的な移動を支える「面的公共交通」として位置付けます。

また、コミュニティバスやグリーンスローモビリティ(通称:グリスロ)、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」とします。

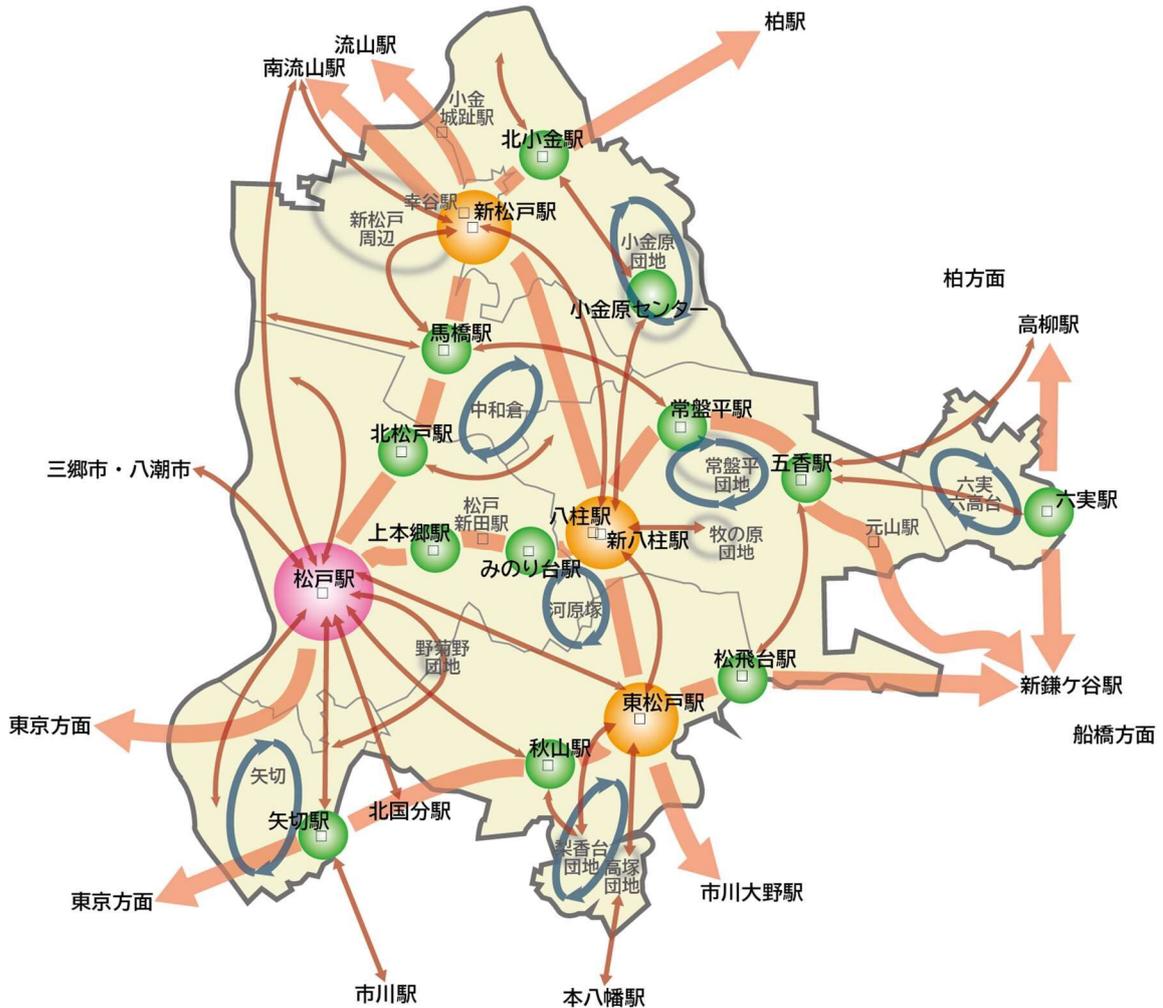
上記以外の地域の移動手段としては、自家用車や個人が保有している自転車、徒歩などがあります。



3.6 目指すべき地域交通の将来ネットワーク

松戸駅を中心とした「広域交流拠点」、新松戸駅、新八柱・八柱駅、東松戸駅を中心とした「交流拠点」、その他駅や生活エリアを中心とした「生活拠点」を拠点と位置付け、それらの拠点をつなぎ人の移動を支える地域交通ネットワークを目指します。

目指すべき地域交通の将来ネットワーク



- 広域交流拠点
- 交流拠点
- 生活拠点
- 大規模団地等
- 基幹的な公共交通ネットワーク（鉄道）
- 基幹的な公共交通ネットワーク（バス）
- ↔ 地域内ネットワーク
- 面的ネットワーク



将来にわたって目指す地域交通ネットワークは、市内外の拠点間や地域内の拠点と居住エリア間を結び、地域の移動の幹となる鉄道とバスにより構築される「基幹的な公共交通ネットワーク」、基幹的な公共交通を支え、地域内の実情と移動ニーズに応える多様な移動手段により構築される「地域内ネットワーク」、個々の移動を支えるタクシーや個別の短距離移動の利便性を高めるシェアモビリティにより構成される「面的ネットワーク」によって構成されるものとしてします。

各ネットワークを適切に維持することに加え、相互のネットワークのつながりや連携を意識することにより、地域交通ネットワークの継承を目指します。

目指すべき地域交通ネットワークを構成する要素

項目	小分類	定義	移動手段
拠点	 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、様々な活動を行う拠点	—
	 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	
ネットワーク	 基幹的な公共交通ネットワーク(鉄道)	市内外の拠点間を結び、大きな人の流れの幹となる鉄道ネットワーク	 鉄道
	 基幹的な公共交通ネットワーク(バス)	市内外の拠点間や地域内の拠点・居住エリア間を結ぶバスネットワーク	 路線バス
	 地域内ネットワーク	地域内の実情と移動ニーズに応えるネットワーク	 コミバス  グリスロ  デマンド交通  乗合タクシー  ライドシェア など
	 面的ネットワーク	個々の移動を支えるネットワーク	 タクシー  シェアカー  シェアサイクル



第4章 実施施策

4.1 取組の基本方針

4.2 施策

4. 実施施策

4.1 取組の基本方針

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、「松戸市地域公共交通活性化協議会」における様々な関係者間での意見交換も行いながら、本市の特徴を踏まえた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ひとつですが、将来にわたって暮らしやすい環境を形成するため、市民の移動を支えるこれら基幹的な公共交通の利便性の維持・向上を目指します。	
方針2	多様なニーズに対応する移動手段の活用
基幹的な公共交通では担いきれない個別の事情や多様なニーズに対して、地域の実情に即し、多様な手段を用いて移動できる環境の整備・充実を目指します。	
方針3	基幹的な公共交通と多様な移動手段の役割と連携
基幹的な公共交通は大量輸送を担う交通として、多様な移動手段はラストワンマイルや地域のニーズに対応する柔軟な交通として、それぞれの役割を担い、相互に補完し合うことで、利便性向上の相乗効果を発揮できることを目指します。	
方針4	安心・安全で快適に移動できるまちの整備
基幹的な公共交通やその他の多様な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、誰もが安心して、安全かつ快適に移動できるまちの整備を目指します。	
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
市民や利用者に対して、公共交通や移動に関する啓発及び情報発信により、市民や利用者が十分な情報を持ったうえで自ら選択し、有効に活用できる状態を目指します。	
方針6	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
本市の移動に関わる様々な主体が、現状や課題、将来像を共有し、災害時や環境負荷の軽減なども視野に入れ、同じ方向に向かって連携・協働できる仕組みづくりを目指します。	



4.2 施策

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
施策1	鉄道の利便性の向上
	取組01 鉄道駅の安全性や利用しやすさの向上
	取組02 新たな鉄道ネットワークの可能性の検討
施策2	路線バスの維持・利便性の向上
	取組03 路線バスの持続性の向上
	取組04 路線バスの利用しやすさの向上
方針2	多様なニーズに対応する移動手段の活用
施策3	タクシーの利便性の向上
	取組05 タクシーの利用環境の向上
施策4	地域の実情に即した移動手段の実現
	取組06 既存の多様な移動手段の維持・促進
	取組07 多様な移動手段の導入に関する検討
	取組08 次世代モビリティサービスの調査・研究・導入検討
方針3	基幹的な公共交通と多様な移動手段の役割と連携
施策5	役割の明確化
	取組09 移動手段の役割整理による連携強化
施策6	交通結節点の機能強化
	取組10 様々な移動手段をつなぐ環境整備
	取組11 駅周辺駐輪場の整備促進・利用環境の向上
方針4	安心・安全で快適に移動できるまちの整備
施策7	鉄道駅を核としたまちの整備
	取組12 鉄道駅とまちが一体となった拠点の魅力向上
施策8	公共交通の利用につながるインフラ整備
	取組13 快適で安全・安心な移動環境の整備
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
施策9	情報発信力の強化
	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
施策10	意識啓発の推進
	取組15 モビリティ・マネジメントによる意識・行動の変容
方針6	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
施策11	関係者間の連携・協力の強化
	取組16 様々な関係者との協議の場の設置
施策12	環境にやさしい交通の実現
	取組17 環境に配慮した取組の促進
施策13	共創に基づく取組の実現
	取組18 交通と生活をつなぐ共創型サービスの推進
	取組19 地域の移動に関する新たな手引きの策定と運用



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

施策1 鉄道の利便性の向上

取組
01

鉄道駅の安全性や利用しやすさの向上

01-1: 駅舎改良

- 広域交流拠点である松戸駅では、東西通路の拡幅やラチ内コンコースの拡張などにより、駅と街との回遊性の向上や駅舎内の移動円滑化を推進します。

松戸駅東西通路完成イメージ



出典:松戸市HP 東日本旅客鉄道株式会社 協力

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。
- 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。

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。

実施主体		鉄道	バス	タクシー	松戸市	他行政	関係団体	市民	その他
		○			○				
実施 期間		令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	中長期		
	01-1	実施							
	01-2	検討・実施							実施
	01-3	検討							検討・実施



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

施策1 鉄道の利便性の向上

取組
02

新たな鉄道ネットワークの可能性の検討

02-1:市内の鉄道ネットワークの利便性の向上可能性の検討

- 市内の鉄道ネットワークをより便利で利用しやすくするために、新松戸駅の快速停車や千駄堀地域での新市街地整備と合わせた新駅設置などの施策について、実現可能性を検討します。

02-2:地下鉄8・11号線延伸の検討

- 松戸市、葛飾区、墨田区、江東区で構成する「地下鉄8・11号線促進連絡協議会(昭和61年(1986年)12月設立)」において、「交通政策審議会第198号答申(平成28年(2016年)4月)」に基づき、延伸実現の可能性について調査研究を進めていきます。

地下鉄8・11号線延伸区間



出典:松戸市HPをもとに作成

実施主体		鉄道	バス	タクシー	松戸市	他行政	関係団体	市民	その他
					○	○			
実施期間	02-1	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	中長期		
	02-2	調査・研究							

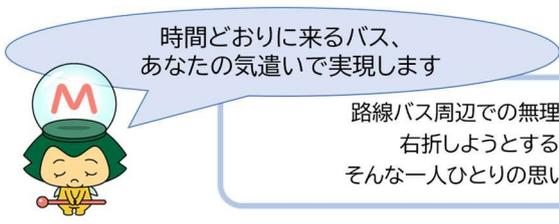


取組
03

路線バスの持続性の向上

03-1: 定時性・速達性の向上による運行の効率化

- 市内には、日常的に渋滞が頻発する道路が存在します。特に、路線バス等の公共交通の運行の支障となっている渋滞箇所や右折等で時間を要している箇所については、信号現示の見直しや交差点改良等について関係機関と協議し、バス路線の定時性・速達性確保に向けた検討を進めます。
- 地域交通ネットワークを支える基幹的な公共交通として、質の高いサービスを提供し続けるために、路線バスの運行の効率化に向けた様々な方策について検討します。



路線バス周辺での無理な横断や、自転車でのすり抜けはとても危険です。
右折しようとするバスには、道をゆずるちょっとした気遣いを。
そんな一人ひとりの思いやりが、安全で時間どおりの運行につながります。

03-2: ネットワーク再編による路線の効率化の検討

- 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。



路線バスは、地域の暮らしを支える大切な移動手段です。
利用が少なくなると、存続が難しくなってしまいます。
あなたの「乗る」という選択が、この道の未来を守ります。

実施主体		鉄道	バス	タクシー	松戸市	他行政	関係団体	市民	その他
			○		○	○			
実施 期間		令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	中長期		
	03-1	検討・実施							
	03-2	検討・随時実施							



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

施策2 路線バスの維持・利便性の向上

取組
04

路線バスの利用しやすさの向上

04-1:バス待ち空間の魅力向上に向けた整備

- より多くの方がバスを利用したいと思えるような環境・仕掛けづくりを推進するため、バス停の上屋等のハード面の整備だけでなく、バス接近情報や市広報誌のデジタル版等を閲覧できる二次元バーコードの設置、動画コンテンツの提供などについて推進します。
- 公共施設や地域の再整備と併せて、バス停への上屋等の設置やバスベ이의整備など、快適に利用できる仕掛けについて検討します。整備方法のひとつとして、バス路線沿線の企業との連携も検討します。

バス停付近のスーパーやコンビニエンスストアを活用した
バスまちば



出典:岐阜市 HP

バス停の二次元バーコードによる情報・コンテンツの提供



実施主体	鉄道	バス	タクシー	松戸市	他行政	関係団体	市民	その他
			○		○			
実施期間	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	中長期		
	04-1	検討		実施				



タクシーの利用環境の向上

05-1:タクシー乗り場の新設の検討

- タクシーを利用しやすい環境の整備に向け、拠点周辺、病院、商業施設・公共施設、大規模団地の周辺などを設置場所の候補としながら、地域の実情に即して、タクシー乗り場の新設を検討します。

05-2:タクシー利用環境の整備

- 交通弱者を支援する移動手段のひとつとして、誰でも使いやすい車両(ユニバーサルデザインタクシー)の利用を促進します。
- 福祉タクシー利用券や妊産婦向けタクシー利用料助成、多胎児家庭支援タクシー利用料助成など、現在実施している補助制度やサービスを推進します。

ユニバーサルデザインタクシー



出典:一般社団法人 千葉県タクシー協会資料



出典:一般社団法人 千葉県タクシー協会資料

松戸市の周知チラシ



出典:松戸市資料

ユニバーサルデザインタクシーで
もっと自由に出かけよう



高齢者や障がいのある方、ベビーカーを利用する方も安心して乗れる
ユニバーサルデザインタクシーで、もっと自由に外出を楽しみましょう。

実施主体	鉄道	バス	タクシー	松戸市	他行政	関係団体	市民	その他
				○	○		○	
実施期間	令和8年度		令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	中長期	
	05-1	検討		実施				
	05-2	継続実施						



方針2 多様なニーズに対応する移動手段の活用
 施策4 地域の実情に即した移動手段の実現

取組 06 既存の多様な移動手段の維持・促進

06-1:松戸市コミュニティバスの維持・改善

- 本市では、路線バスの運行が困難な地域を対象として、地域住民が主体となって導入するコミュニティバスを運行しています。既存のコミュニティバス(中和倉コース)は、利用実態や収支率などを踏まえ、維持・改善につなげていきます。
- 高塚新田地区において、市内初のワゴン車両によるコミュニティバスの運行を実現します。



使うほど、未来につながる
コミュニティバス

コミュニティバスは、地域の皆さんが主体となってつくったバスです。
身近な移動に積極的に利用して、地域を支えましょう。

06-2:福祉の観点の移動の維持・改善

- 高齢者の社会参加や介護予防を目的としたグリーンスローモビリティ【松戸モデル】については、地域内移動の充実に加えて、公共交通との連携による移動範囲の広がりも踏まえ、引き続き持続的な運行を支援していきます。
- 介護予防・日常生活支援総合事業による移動を含む付き添い支援など、高齢者の個別ニーズに応じた移動支援についても推進します。
- 福祉有償運送や障害者の通院等のためのタクシー費用助成などの活用を通じて、公共交通の利用が難しい方の移動支援を推進します。

06-3:シェアサイクルの拡充と利用促進

- 個々の目的により自由に利用できる移動手段として、シェアサイクルの利用促進を図るとともに、ステーションの拡充を進めます。あわせて、公共交通との連携や地域内の回遊性向上を目指し、より効果的な活用を推進します。



シェアサイクルを使って
身近な移動をもっと自由に

好きな場所で借りて、好きな場所で返せるシェアサイクル。
公共交通との連携も進み、身近なまちの移動がもっと便利になります。ぜひご利用ください。

実施主体		鉄道	バス	タクシー	松戸市	他行政	関係団体	市民	その他	
			○	○	○		○	○		
実施 期間		令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	中長期			
	06-1	継続実施					継続実施			
		実証運行		本格運行		継続実施				
	06-2	継続実施								
06-3	継続実施									

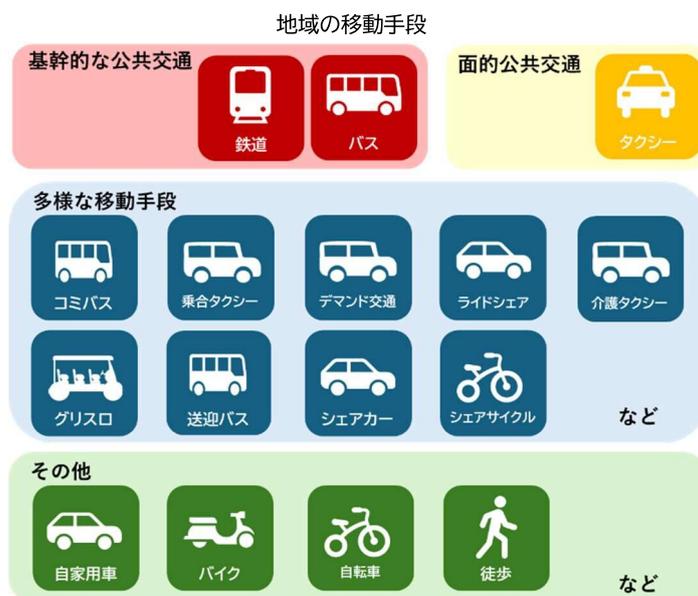


取組
07

多様な移動手段の導入に関する検討

07-1:多様な移動手段の選択肢拡大に向けた特性の整理

- 地域の実情に即した地域内ネットワーク構築に向けて、既に導入されているコミュニティバスやグリーンスローモビリティのほかにも、乗合タクシーやデマンド交通、ライドシェアなど、多様な移動手段について特性の把握と整理を行います。



07-2:地域の実情の分析

- 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。

07-3:新たな移動手段の導入に関する検討

- 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十分に検討するとともに、各移動手段の特性や位置付け、相互の関係性を考慮しながら、地域や交通事業者との調整を重ね、慎重に検討を進めます。

実施主体		鉄道	バス	タクシー	松戸市	他行政	関係団体	市民	その他
				○	○	○			○
実施 期間		令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	中長期		
	07-1	実施							
	07-2	実施							
	07-3	検討・実施	検討・随時実施						



方針2 多様なニーズに対応する移動手段の活用
 施策4 地域の実情に即した移動手段の実現

取組
08

次世代モビリティサービスの調査・研究・導入検討

08-1:次世代モビリティの研究

- 高齢化に伴う移動手段の確保や運転手不足への対応、さらにSDGsやカーボンニュートラルといった社会課題の解決の観点から、パーソナルモビリティなどを含め次世代モビリティの調査・研究を推進します。

08-2:自動運転車両の導入検討

- 地域や交通事業者の実情に即して、自動運転車両の導入検討を行うにあたっては、自動運転レベル4の社会実装に向けた実証実験により、安全性・社会的受容性・持続可能性などの観点から、有効性および実現性の検証を行い、計画的な導入を進めます。
- 初期導入費に加え、長期的な運用・維持にかかるコストを見据え、国や県の補助金の活用に加えて、交通事業者との連携や企業からの協賛など、多様な財源確保による現実的かつ持続可能な運用体制の構築を含めて検討します。

新たなモビリティの例



電動車いす シニアカー 電動キックボード セグウェイ
 電動アシスト自転車 歩行領域EV 立乗式電動スクーター 自動配達ロボット
 出典:国土交通省 HP

自動運転車両(トヨタ e-Palette)



出典:トヨタ自動車株式会社HP

ティアフォー製「Minibus2.0」



出典:大田区 HP

横浜市における
自動運転モビリティサービスの実証実験



出典:日産自動車株式会社HP

実施主体	鉄道	バス	タクシー	松戸市	他行政	関係団体	市民	その他
			○	○	○	○	○	
実施期間	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	中長期		
	08-1	調査・研究						
08-2	検討	検討・随時実施						



取組
09

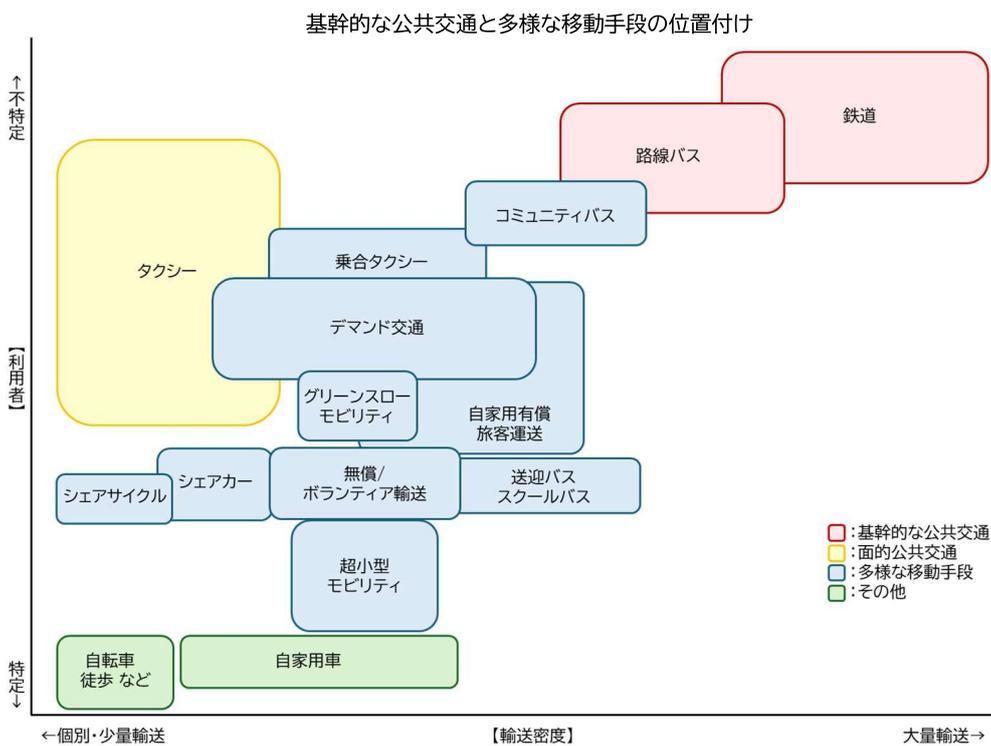
移動手段の役割整理による連携強化

09-1:移動手段の役割整理

- 基幹的な公共交通とその他の多様な移動手段が持続的に運行できる将来を目指し、移動手段の特徴や役割を整理します。

09-2:移動手段同士の連携

- 基幹的な公共交通とその他の多様な移動手段が連携することにより、移動の利便性向上や効率化を実現するため、関係者間で運行ルートや時間帯等を適切に調整する協議を推進します。
- 特に、新たな移動手段を導入する際は、相乗効果の創出や利用者の利便性向上を目指し、基幹的な公共交通との連携を図り、シームレス化を推進します。



出典:国土交通省「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き入門編」をもとに作成

実施主体		鉄道	バス	タクシー	松戸市	他行政	関係団体	市民	その他
		○	○	○	○	○	○	○	
実施期間	09-1	令和8年度 令和9年度			令和10年度	令和11年度	令和12年度	中長期	
	09-2	検討・随時実施							



方針3 基幹的な公共交通と多様な移動手段の役割と連携

施策6 交通結節点の機能強化

取組
10

様々な移動手段をつなぐ環境整備

10-1:モビリティ・ハブの機能向上と整備

- 鉄道駅やバス停を中心とした交通結節点においては、駅前広場や駐輪場、バス乗降空間などの改善をはじめ、多様な交通手段の円滑な連携を推進し、公共交通の利便性と回遊性の向上を図ります。
- 地域内での公共交通と二次交通との乗り換え利便性の向上を目指し、地域内の交通の拠点となる「モビリティ・ハブ」について検討します。
- まちの整備に合わせ、複数の移動手段を一つの拠点に集約し、より効果的に結節する下図のような「モビリティ・ハブ」の新設に向けて、公共施設や商業施設との連携も図りながら、機会を捉えて検討します。

「モビリティ・ハブ」のイメージ



出典:国土交通省 HP

グリーン・マルチモビリティハブステーション
(みなとみらいの事例)

出典:ウエイズトヨタ神奈川株式会社資料

マルチモビリティステーション
(ENEOS ホールディングス株式会社の事例)

出典:国土交通省HP



10-2: 乗り継ぎ利便性を高める案内環境の整備

- 多様な移動手段が集まる拠点においては、乗り換えの選択肢や運行状況をお知らせする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。
- 案内板等は、ロータリーだけでなく駅舎内や利用者の多い施設内など、利用者の実態に合わせて見やすく使いやすい場所への設置を検討します。

案内サインのイメージ



出典：松戸市資料

実施主体		鉄道	バス	タクシー	松戸市	他行政	関係団体	市民	その他
		○	○	○	○	○	○	○	
実施期間		令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	中長期		
	10-1	検討・随時実施							
	10-2	順次整備							



方針3 基幹的な公共交通と多様な移動手段の役割と連携
 施策6 交通結節点の機能強化

取組
11

駅周辺駐輪場の整備促進・利用環境の向上

11-1:駐輪場の確保・集約

- 公共交通の拠点へのアクセス手段として自転車を活用することを目指し、鉄道駅周辺における自転車利用者の利用実態や需要に応じた、適正な規模・配置による駐輪場の確保について検討します。
- 既に駐輪場が整備されている鉄道駅においては、需要動向や利用状況に応じて再配置や集約化を検討し、効率的で持続可能な駐輪場の運営を図ります。

11-2:駐輪場の利用環境の向上

- 照明のLED化や防犯カメラの設置などの防犯対策により、安全・安心に利用できる環境を整備します。
- キャッシュレス決済や満空情報の提供など、デジタル技術を活用した利便性の向上を推進します。
- 利用状況の把握や利用実態調査を行い、運営体制や料金設定の見直しなど、利用者の実態に応じた柔軟な運営改善を図ります。

実施主体		鉄道	バス	タクシー	松戸市	他行政	関係団体	市民	その他
						○		○	
実施 期間	11-1	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	中長期		
		検討・実施							
	11-2	継続実施							
		見直し	見直し・実施						



鉄道駅とまちが一体となった拠点の魅力向上

12-1: 広域交流拠点の魅力向上に向けた検討

- 松戸駅周辺の整備に併せて、回遊性と移動の利便性を高めるため、次世代モビリティの導入やモビリティ・ハブの機能強化を検討します。
- 鉄道事業者が行う松戸駅の駅舎改良に併せて、西口ペDESTリアンデッキの改良を行います。
- 新庁舎をはじめとする公共施設の再編・整備や、新拠点ゾーンの整備を進めるとともに、公共サイン等を設置し、歩いて移動しやすいまちを目指します。

松戸駅西口駅前広場の整備イメージ



出典: 松戸市 HP 東日本旅客鉄道株式会社 協力

～広域交流拠点におけるまちづくり～

広域交流拠点である松戸駅では、広域からの来訪者を対象とした商業施設や教育・文化施設、行政施設の維持・充実、また、コンベンションホールなどの施設誘導により、持続的なまちの賑わいの形成に取り組んでいます。



12-2:交流拠点の魅力向上に向けた検討

- 新松戸駅周辺地域においては、交通利便性の高さを活かした魅力あるまちづくりを目指し、駅前広場と駅周辺の連続性を創出した公共交通と歩行者中心の空間形成を推進します。
- 新八柱・八柱駅周辺地域においては、乗り継ぎの利便性や安全性の向上、無電柱化によるバリアフリー化など、公共交通が使いやすくなる駅前広場の整備を推進します。

～交流拠点におけるまちづくり～

交流拠点では、結節点としての広域性や駅周辺のまちなか居住の生活スタイルを提供できる住環境を有している特性を最大限に発揮するため、施設の維持や新規誘導に取り組んでいます。

12-3:生活拠点の利便性向上に向けた検討

- 北小金駅南口では、北小金駅南口東地区第一種市街地再開発事業により、都市基盤施設の整備やオープンスペースの創出などを通じて、駅へのアクセスとなる歩行者空間の充実や駅周辺の賑わい創出を図ります。
- 北小金駅北口では、交通利便性の向上を目指し、市街地再開発事業等による駅前広場やアクセス道路の整備、駐輪場の集約を推進するとともに、駅の南北往來の円滑化に向けて関係者との協議を進めます。
- 常盤平駅周辺地域では、高齢化や施設の老朽化が進む常盤平団地を中心としたまちの再生に合わせて、多様な移動手段の導入検討を進めるとともに、道路や歩行空間、各種交通インフラを再整備し、快適な移動環境の整備を推進します。

～生活拠点におけるまちづくり～

生活拠点では、市民が暮らしやすい環境や子育てしやすいまちを目指し、生活の質を高める施設の新規誘導を各駅周辺で進めています。

実施主体		鉄道	バス	タクシー	松戸市	他行政	関係団体	市民	その他	
		○	○	○	○	○				
実施 期間	12-1	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	中長期			
		検討			検討					
		検討・順次整備		検討						
	12-2	検討・順次整備								
		検討								
		順次整備								
	12-3	検討・順次整備								
		検討								
		検討								



取組
13

快適で安全・安心な移動環境の整備

13-1:歩行環境の整備に向けた検討

- 駅やバス停へのアクセス路など歩行者空間の確保や歩道のバリアフリー化を推進することで、安全・安心で公共交通の利用促進につながる歩行環境の整備を推進します。

13-2:自転車の利用環境の整備

- 公共交通へのアクセス向上を支える自転車の走行空間や駅周辺駐輪場の整備などにより、安全・安心で公共交通の利用促進につながる自転車利用環境を整えます。

駐輪場の整備例
(新松戸駅周辺)



出典:松戸市資料



出典:松戸市資料

車道混在型の整備例
(松戸駅東口周辺)



出典:松戸市資料

自転車道の整備例
(新松戸駅周辺)



出典:松戸市資料

13-3:放置自転車対策の継続

- 駅周辺の安全でスムーズな通行を確保するため、放置自転車の即時撤去などの取り組みを継続し、放置自転車の削減を推進します。



放置ゼロ、歩きやすい駅周辺

放置自転車のない駅周辺は、安全でスムーズに通行できる場所になります。
みなさんの協力で、きれいで歩きやすいまちを守っていきましょう。

実施主体		鉄道	バス	タクシー	松戸市	他行政	関係団体	市民	その他
					○	○			
実施 期間		令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	中長期		
	13-1	随時整備							
	13-2	順次整備							
	13-3	継続実施							



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

施策9 情報発信力の強化

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

14-1:移動に関する支援・補助・サービス等の情報発信

- 本市の充実した公共交通を市民が移動時の選択肢として意識し、自分に合った移動手段を選びやすくなるよう、資料や広報誌の作成、市のホームページでの発信などにより、利用方法や乗り継ぎ、時刻表の見方など、日々の移動に役立つ基本的な情報を分かりやすく提供します。
- 市や事業者が取り組む移動に関する支援・補助・サービスの情報について、市民が必要な情報を取得して支援制度を適切に活用できる状態を目指し、対象者や利用条件、申請方法などを整理して情報を発信します。

公共交通の利用を喚起する市広報誌の特集号



出典：四日市市 HP

「知らなかった」を「知ってよかった」「使ってよかった」に

公共交通の便利な使い方や活用できる制度・サービスなどの情報をお届けします。知らなかった情報が、あなたの移動や暮らしをもっと快適に変えるかもしれません。ぜひチェックしてください。

14-2:公共交通に関する検索サービスの導入の推進・普及促進

- 利用者の利便性向上を図るため、バスの運行情報(GTFS-JP、RT等)の整理やシェアサイクルのオープンデータ(GBFS)の導入を進めるとともに、これらの情報を活用した検索サービスの普及促進を図ります。

実施主体		鉄道	バス	タクシー	松戸市	他行政	関係団体	市民	その他
		○	○	○	○	○	○		
実施期間		令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	中長期		
	14-1	検討・実施			継続実施				
	14-2	随時実施							



取組
15

モビリティ・マネジメントによる意識・行動の変容

15-1:住民モビリティ・マネジメントの実施

- 公共交通の利用促進を目指して、社会的な視点では交通渋滞の緩和や環境負荷の軽減、個人的な視点では自動車の維持費削減や健康増進など、公共交通を利用することのメリットを多角的に、わかりやすく伝える住民モビリティ・マネジメントを推進します。
- 市役所や支所の窓口において、公共交通の利用促進を図るチラシや冊子などの配布を行うとともに、市の広報誌等を活用した啓発活動を実施し、市民の公共交通利用の意識と利用率の向上を促進します。



みんなで作る、地域の移動

公共交通の利用や徒歩・自転車の活用など、市民一人ひとりの小さな工夫や行動が、地域の移動をもっと便利で安全にします。

15-2:小・中学校でのモビリティ・マネジメントの実施

- モビリティ・マネジメントを効果的に推進するため、市内の小・中学校を対象に、児童・生徒への公共交通の乗り方周知を行い、関心を喚起することで、子どもたちから家族や友達などへの波及につなげます。
- 総合的な学習の時間等の教育の枠組みを活用し、公共交通の現状を学ぶ機会や実際に利用する機会を創出するなど、学年や年齢に応じた理解促進を図るカリキュラムを検討します。これらを実施することにより、児童・生徒の公共交通への関心と理解を深め、地域全体のモビリティ・マネジメント推進につなげます。

「モビリティ・マネジメント教育のすすめ」



出典:公益財団法人
交通エコロジー・モビリティ財団HP

「交通環境学習手引書」



出典:公益財団法人
交通エコロジー・モビリティ財団HP

バス車両見学の様子



出典:交通環境学習手引書



今日の学びが
10年後の移動を変える

今、学校で学ぶことが、将来の移動の選択を左右します。子どもたちが身につけた知識や経験は、地域の未来に確かな“乗り換え”をもたらします。



15-3:市民の利用体験機会の創出

- 公共交通を実際に利用してみる体験を通じて、公共交通の使い方を理解し、親しみや関心を持ってもらうことを目的として、交通事業者と連携し、市民を対象とした利用体験イベントを実施します。



体験してもっと身近に

体験することで、より興味や親しみへとつながります。

15-4:心のバリアフリーの推進

- 高齢者や障害者、乳幼児連れの方などが、他の利用者への配慮や不安から公共交通の利用をためらうことなく、安心して積極的に利用できる環境の整備を推進します。
- 公共交通の利用者が、多様な立場や事情を持つ人々への理解を深めることを目的として、車内での啓発チラシの掲載を継続して行うとともに、様々な方法による周知活動を検討・推進します。

「声かけ・サポート」運動の推進



出典:「声かけ・サポート」運動 強化キャンペーン 主催・協力事業者

障害への理解を進める啓発ポスターの掲出



出典:神戸市 HP

一人ひとりの気遣いが心のバリアをなくす



多様な立場の人を思う小さな気遣いが、心のバリアをやわらげます。利用者同士が思いやりを持ち、誰もが安心して利用できる環境をつくりましょう。

実施主体		鉄道	バス	タクシー	神戸市	他行政	関係団体	市民	その他
		○	○	○	○	○	○	○	
実施期間		令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	中長期		
	15-1	検討・実施	継続実施						
	15-2	検討	検討・実施	継続実施					
	15-3	検討	検討・実施	継続実施					
	15-4	継続実施							



取組
16

様々な関係者との協議の場の設置

16-1:協議会を活用した協議・調整

- 松戸市地域公共交通活性化協議会を継続的に開催するとともに、取り組みの内容や必要に応じて、専門的なワーキンググループ等を柔軟に設置し、より集中した議論や調整を行うことで、取り組みの円滑な推進につなげます。

16-2:近隣自治体との連携・協議

- 近隣自治体との生活圏や交通圏のつながりを踏まえ、近隣自治体との間でも広域的な交通施策に関する情報共有や意見交換を実施し、課題やニーズへの対応における連携・協働の可能性を検討していきます。

16-3:災害時等の連携体制の構築

- 鉄道・バス・タクシー等の各交通手段が連携した代替性の高いネットワークの強化を引き続き推進します。
- 災害時における振替輸送や帰宅困難者対応など、様々な主体で連携を強化します。

16-4:乗務員不足への対応における連携体制の強化

- 鉄道やバス、タクシー等の公共交通の乗務員不足解消による安定的な運行体制の確保に向けて、人材確保につながる合同説明会や乗務員育成のための合同研修会などの実施を検討します。

16-5:様々な人材の参画

- 地域公共交通のあり方の検討や地域の移動手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、地域の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。

実施主体		鉄道	バス	タクシー	松戸市	他行政	関係団体	市民	その他
		○	○	○	○	○	○	○	
実施 期間		令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	中長期		
	16-1	随時実施							
	16-2	随時実施							
	16-3	継続実施							
	16-4	継続実施							
	16-5	随時実施							



方針6 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
 施策12 環境にやさしい交通の実現

取組 17 環境に配慮した取組の促進

17-1:環境にやさしい移動手段の選択の促進

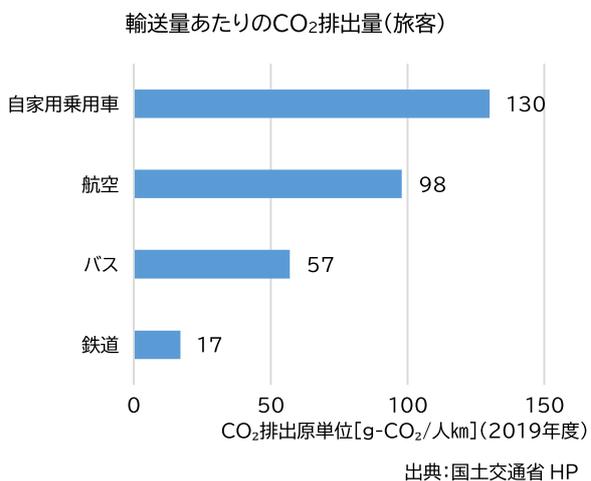
- 公共交通は、自家用車に比べて、多くの人が乗り合うことで1人あたりのCO₂排出量が抑制できることから、移動手段を選択する際の積極的な公共交通利用を促進します。

17-2:自家用車の環境負荷の小さい車両への切り替え促進の検討

- 市民に対し、環境負荷の低い車両への切り替えを促進するため、EVやFCV(燃料電池自動車)、PHV(プラグインハイブリッド車)などの環境に配慮した車両の導入を支援する制度の検討を進めます。

17-3:公共交通車両のEV化・FCV化の検討

- 公共交通においても、本市が目指すゼロカーボンシティの実現に向け、環境負荷の低い車両への切り替えなど、脱炭素化に資する施策を推進します。



地球にやさしい移動しませんか？

電車やバスに乗るだけで、CO₂の排出が減ります。
 一人ひとりのちょっとした選択が集まって、大きなエコにつながります。

実施主体		鉄道	バス	タクシー	松戸市	他行政	関係団体	市民	その他	
		○	○	○	○	○	○	○		
実施期間	17-1	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	継続実施			
	17-2	継続実施・検討								
	17-3	継続実施								



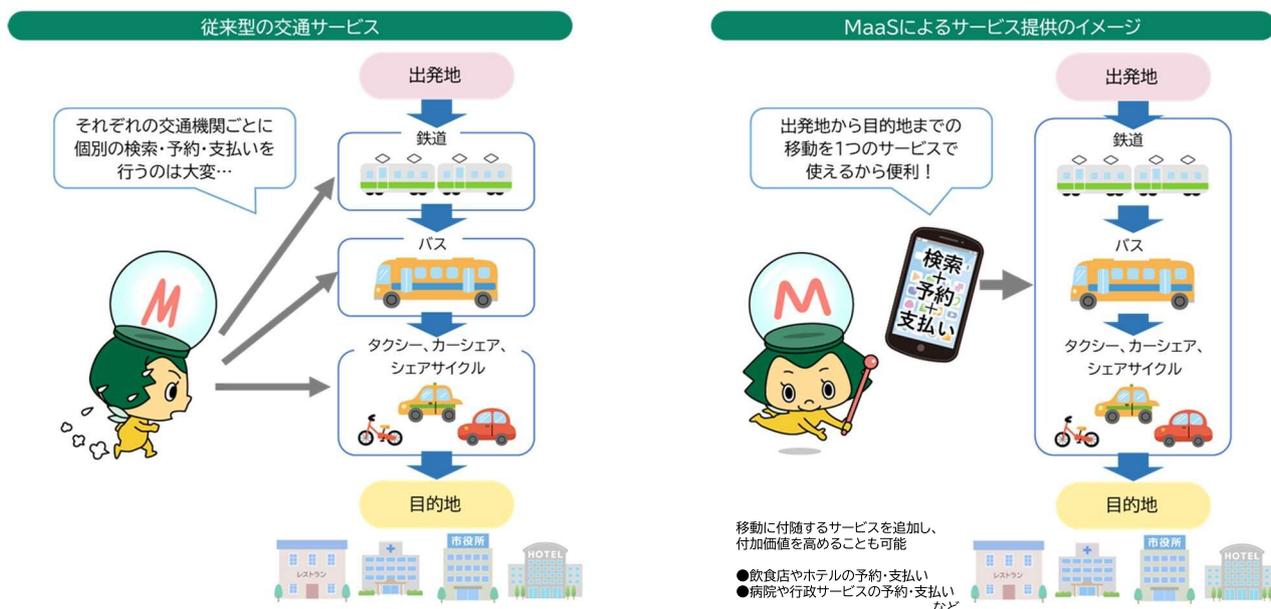
取組
18

交通と生活をつなぐ共創型サービスの推進

18-1:交通を中心とした生活基盤の整備

- 日常生活の利便性を高めるため、交通DX(交通分野のデジタルトランスフォーメーション)を推進し、MaaS(Mobility as a Service)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連携・調整しながら研究を進めます。
- MaaSについては、移動の利便性向上にとどまらず、生活の質の向上や地域活性化といった付加価値の創出にもつながるよう、食事や観光、病院、行政サービスなどとの連携についても研究を進めます。

MaaS のイメージ



出典: 政府広報オンライン「移動」の概念が変わる? 新たな移動サービス「MaaS」をもとに作成

実施主体	鉄道	バス	タクシー	松戸市	他行政	関係団体	市民	その他
		○	○	○	○	○	○	○
実施期間	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	中長期		
	18-1	調査・研究・方針検討						



方針6 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
 施策13 共創に基づく取組の実現

取組
19

地域の移動に関する新たな手引きの策定と運用

19-1:新たな手引きの策定

- 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。
- 新たな手引きの策定にあたっては、交通課題の把握方法から移動手段の選定、導入までのプロセスに加え、地域の役割や関係者との連携体制、持続可能な運行体制の構築など、導入および運行継続に必要な事項を体系的に整理します。

19-2:新たな手引きの活用

- 策定した手引きは、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。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各ブロック(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。

実施主体		鉄道	バス	タクシー	松戸市	他行政	関係団体	市民	その他
		○	○	○	○	○	○	○	
実施 期間		令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	中長期		
	19-1	実施							
	19-2			実施					



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・検証・推進体制

5. 計画の達成状況の評価

5.1 本計画の検証方法

本計画の達成状況については、目標を踏まえて設定した下記のような評価指標に基づき、検証します。

本計画の検証に用いる評価指標

	評価指標	現状値 (令和7年度)	目標値 (令和12年度)	考え方
1	広域交流拠点及び 交流拠点の鉄道駅の 乗客数 (万人/日) (各社が集計する一日 平均乗客数の「松戸 駅」「新松戸駅」「幸谷 駅」「新八柱」「八柱駅」 「東松戸駅」の合計)	25.5 万人/日	25.5 万人/日 (現状維持)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 少子高齢化や生活様式の多様化など、社会情勢が変化するなかにおいても、鉄道駅とまちが一体となった拠点の魅力向上や、安全・安心なインフラ整備を進めていく。 ・ こうした取り組みにより、拠点の核となる鉄道駅の利用者数については、現状の水準を維持することを目標とする。
2	路線バスの利用者数 (万人/年) (各社が運行する 路線バスの 利用者数の合計)	2,300 万人/年	2,300 万人/年 (現状維持)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通利用の主たる部分を占める通勤・通学需要を担う生産年齢人口は、今後約2.4%の減少が見込まれる。 ・ こうした状況下においても、地域交通ネットワークにおけるサービスレベルの向上を図ることで、路線バスの利用者数は現状の水準を維持することを目標とする。
3	本市が出資する 地域交通の収支率 (%) (コミュニティバスの 収支率)	中和倉地区 47.0% 高塚新田地区 —	中和倉地区 47.0% (現状維持) 高塚新田地区 40.0%以上	<ul style="list-style-type: none"> ・ 本市コミュニティバスは、収支率40%以上を運行継続基準とし、地域住民が主体となり、行政・事業者が協力・連携して運行するものとしている。 ・ 中和倉地区は、地域の移動手段としての役割を果たすとともに、地域の価値向上につなげ、持続的な運行を目標とする。 ・ 高塚新田地区は、実証運行を開始し、運行継続基準を維持することで本格運行への移行を実現する。利用者の定着を重視し、継続運行を目標とする。



	評価指標	現状値 (令和7年度)	目標値 (令和12年度)	考え方
4	65歳以上の免許返納者の「日常のお出かけ外出頻度」が週3回以上の割合(%) (移動意識調査による回答)	50.5%	50.5% (現状維持)	<ul style="list-style-type: none"> 令和6年度移動意識調査では、65歳以上で免許証を返納した方も、免許保有者と変わらず、半数以上が週3回以上「日常のお出かけ」を続けている。 免許証の有無にかかわらず、高齢者が安心して日常のお出かけを継続できるよう、充実した地域交通ネットワークを維持し、外出頻度の現状水準を保つことを目標とする。
5	「公共交通の充実度」に対する評価(%) (移動意識調査による回答)	47.8%	50.0%以上 (2.2%増加)	<ul style="list-style-type: none"> 今後、社会環境の変化により、公共交通の形態や運行体制が変化することが想定されるが、利便性や使いやすさを高める取り組みを進め、市民の「公共交通の充実度」に対する評価を現状値よりも2.2%増加させた50.0%以上とすることを目標とする。
6	公的資金投入額(千円/年)	1.7 千円/年	3.7 千円/年 (2千円/年 程度増加)	<ul style="list-style-type: none"> 既存の地域交通ネットワークの維持に加え、「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2千円/年程度増加させた額を目標値とする。 <p>※初期導入経費は除く</p>

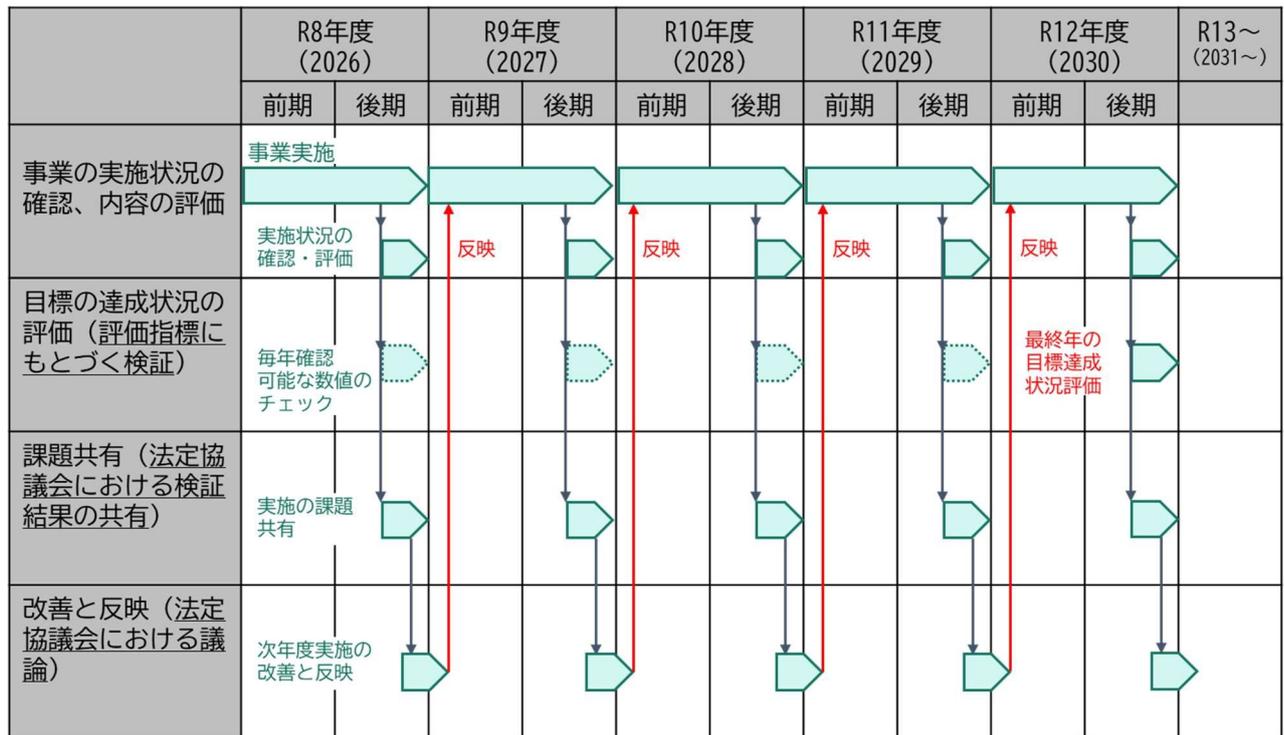


5.2 本計画の評価・検証・推進体制

本計画に関しては、計画期間中の中長期にわたる評価・検証・推進(大きなPDCAサイクル)と年度単位の評価・検証・推進(小さなPDCAサイクル)を組み合わせ、進捗を管理するとともに、計画を検証し、スパイラルアップを図れるように推進していきます。

また、松戸市地域公共交通活性化協議会を活用して、地域交通に関わる様々な関係者や有識者が協力した体制のもと、このような計画の評価・検証・推進を図ります。

計画期間中の評価・検証・推進体制



用語集

用語	意味
ア行	
EV	Electric Vehicle の略で、電気自動車を指す。 ガソリンを使用せず、電気でモーターを回転させて走る自動車のこと。
駅端末交通	出発地から鉄道駅、または鉄道駅から目的地までのトリップの中で利用した交通手段のこと。
FCV	Fuel Cell Vehicle の略で、燃料電池自動車を指す。 ガソリンを使用せず、水素と空気中の酸素を反応させて燃料電池で発電し、その電気でモーターを動かして走行する自動車のこと。
カ行	
カーボン・ニュートラル	CO ₂ をはじめとする温室効果ガスの「排出量」から、植林、森林管理等による「吸収量」を差し引いて、合計を実質的にゼロにすること。
共創	地域課題の解決を目指し、官民をはじめ地域の多様な関係者の連携・協働を強化し、地域の既存の人的・物的資源を有効活用した移動手段の確保を実現すること。
グリーンスローモビリティ	時速 20km未滿で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称のこと。
コミュニティバス	交通空白地域・不便地域の解消等を図るために計画し、運行するもの。 松戸市では、地域住民が主体となり、行政・事業者が協力して導入するものとしている。
サ行	
サイクルステーション	シェアサイクルの貸出・返却拠点となる駐輪場のこと。
シェアサイクル	街中に設置されたサイクルステーションを相互に利用できる自転車の共有サービスのこと。
自動運転	運転者ではなくシステムが、運転操作に関わる認知、予測、判断、操作の全てを代替して行い、車両を自動で走らせること。
GX	グリーン・トランスフォーメーションの略。 化石燃料をできるだけ使わず、クリーンなエネルギーを活用していくための変革やその実現に向けた活動のこと。
タ行	
代表交通手段	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の最も主要な交通手段のこと。
地域公共交通	地域住民が自宅を中心に通勤・通学、通院、買い物など、日常の生活圏内を移動する際に利用する公共交通機関の総称。

用語	意味
DX	デジタル・トランスフォーメーションの略。デジタル技術の活用によって、新しい製品・サービスやビジネスモデルを生み出し、社会制度・文化まで変革する取り組み。 特に交通分野においては、デジタル技術を活用した効果的な交通制御やデータ連携により、地域公共交通の利便性・持続可能性・生産性を高める取り組みのこと。
デマンド交通	予約型の運行形態の輸送サービスのこと。
トリップ	主にパーソントリップ調査で、人が何か一つの目的をもって、ある場所(出発地)から別の場所(目的地)へ移動する一連の動き(1回分)を示す単位のこと。
ナ行	
乗合タクシー	複数の利用者が1台のタクシーに相乗りして利用する公共交通サービスのこと。運行方式や運行ダイヤ、発着地の自由度の組み合わせにより、多様な運行方式が存在する。
ハ行	
パーソナルモビリティ	電動アシスト自転車、電動車椅子、シニアカー、電動キックボードなど、1~2人乗りの小型電動移動機器の総称。
パーソントリップ調査	都市における人の移動に着目した調査のこと。 世帯や個人属性に関する情報と1日の移動をセットで尋ねることで、「どのような人が、どのような目的で、どこからどこへ、どのような時間帯に、どのような交通手段で」移動しているかを把握することができる。
バリアフリー	多様な人々が社会生活を送る上で、物理的、制度的、文化・情報面、意識上の障壁(バリア)をなくす(フリー)こと。
マ行	
MaaS	複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて、検索・予約・決済等を一括で行うサービスのこと。
モビリティ・ハブ	鉄道駅やバス停、タクシー乗り場、シェアサイクルステーションなどを一つの場所にまとめた、様々な交通モードの接続・乗換え地点のこと。
モビリティ・マネジメント	1人1人の移動が、社会的にも個人的にも望ましい方向に変化することを促すコミュニケーションを中心とした交通政策のこと。
ヤ行	
ユニバーサルデザインタクシー	高齢者や車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすい設計のタクシーのこと。 ゆとりのある車内空間や乗降用スロープ、握りやすく視認性の高い乗降用手すりを装備している。
ラ行	
ライドシェア	日本では、地域交通の「担い手」「移動の足」不足解消のため、タクシー事業者の管理の下で、自家用車・一般ドライバーを活用した運送サービスを提供することを「日本版ライドシェア」と位置付けている。

奥付

裏表紙