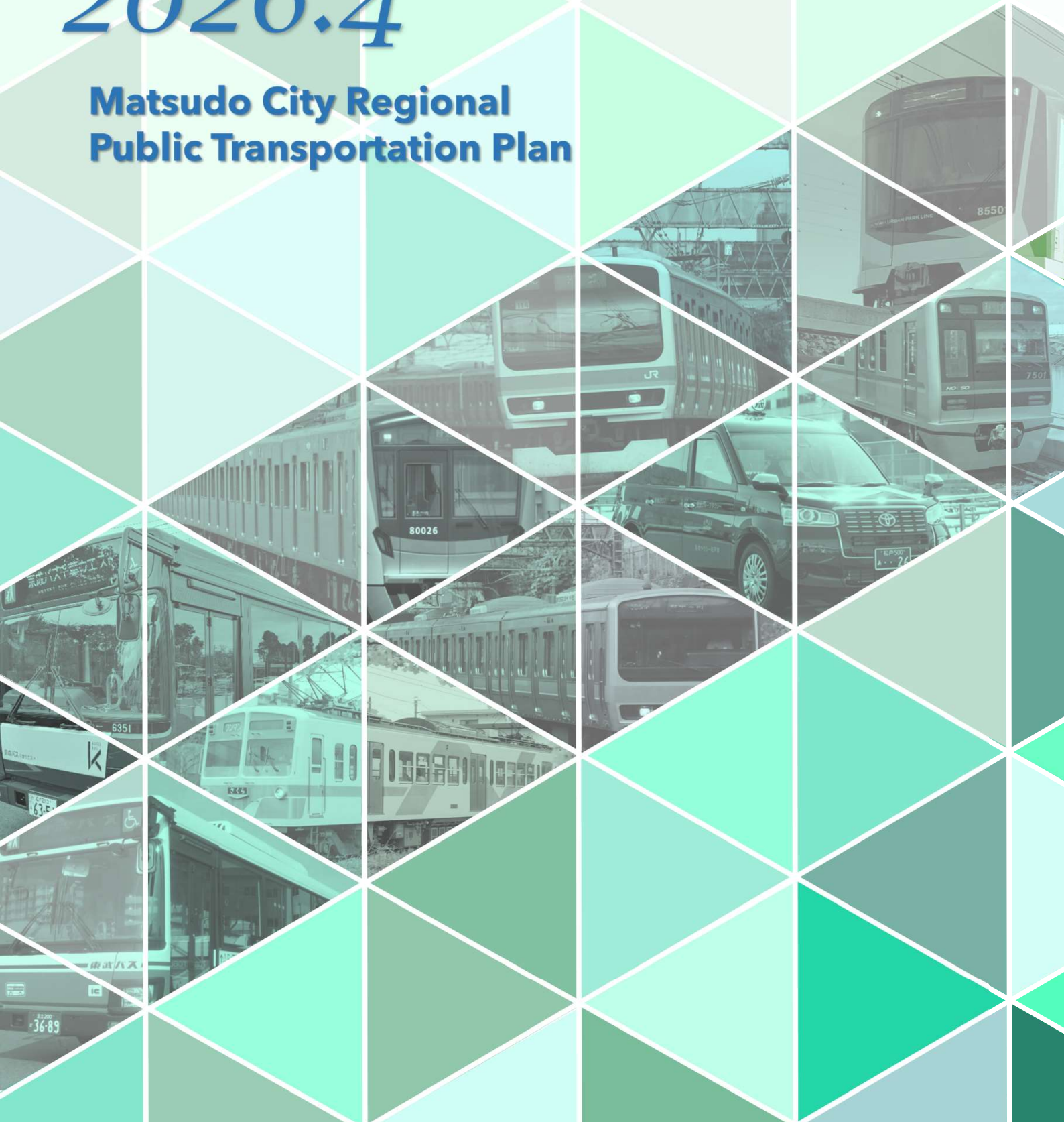


2026.4

Matsudo City Regional Public Transportation Plan



松戸市地域公共交通計画
概要版

一 目 次

第1章 はじめに	1
1.1 計画策定の目的	
1.2 本計画の位置付け	
1.3 計画期間	
1.4 計画区域	
1.5 上位・関連計画	
第2章 本市の移動に関する現況	2
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	
第3章 計画の理念と将来像	4
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	
第4章 実施施策	6
4.1 取組の基本方針	
4.2 施策	
第5章 計画の達成状況の評価	13
5.1 本計画の検証方法	
5.2 本計画の評価・検証・推進体制	

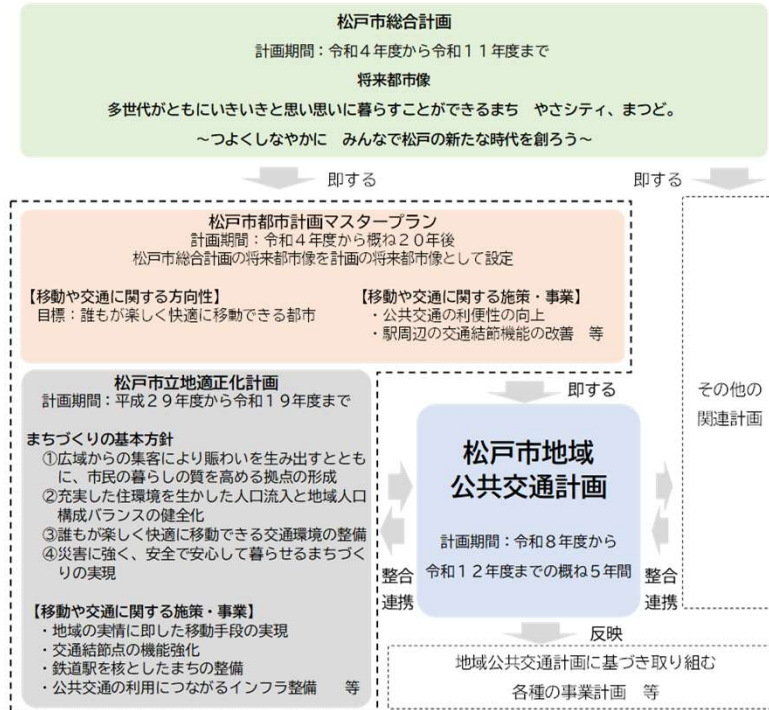
1.1 計画策定の目的

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。



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。

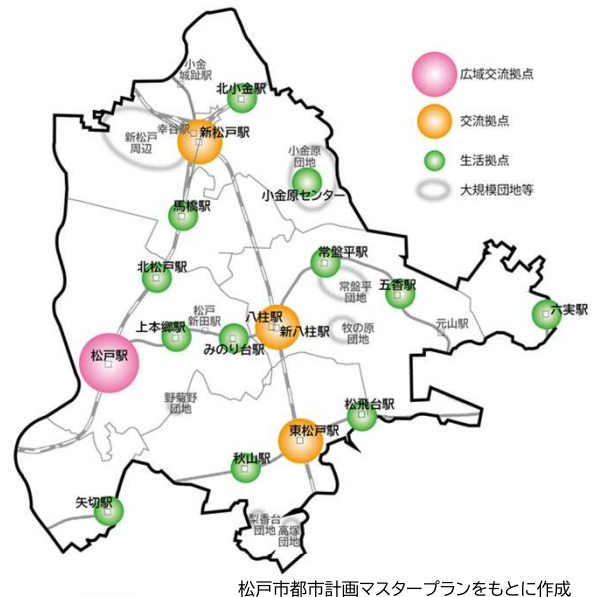
1.4 計画区域

本計画の対象区域は、本市全域とします。



1.5 上位・関連計画

松戸市都市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。



2.1 人口

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「家族の外出時に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%を占めました。



2.3 都市機能

本市には、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おり、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。



2.2 地形・土地利用

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。



2.4 道路

本市の道路は、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ます。

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いです。



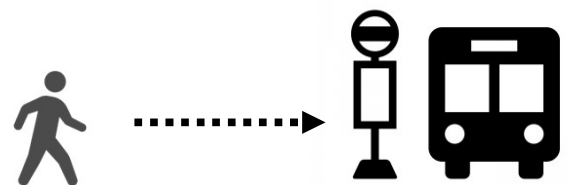
2.5 地域公共交通

公共交通は、鉄道(6路線23駅)、路線バス(4社24路線)、コミュニティバス(1路線)、タクシー(約450台)で市全域をカバーしています。(令和7年(2025年)10月現在)

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。

最寄りバス停を知っている人が8割以上を占めるにもかかわらず、バスの利用頻度については「年数回以下」が約7割となっており、日常的な利用には至っていないといえます。

「年数回以下」が約7割



2.6 その他の移動手段

地域公共交通のほかに、一部の地域では、グリーンスローモビリティ【松戸モデル】やシェアサイクルの導入を進めています。

グリーンスローモビリティ



松戸市資料

シェアサイクルのステーション



松戸市資料

2.7 自転車

本市では、市営・民営を合わせ、市内すべての鉄道駅周辺に駐輪場が整備され、市営駐輪場は鉄道駅周辺に計65か所（総収容台数約26,000台）設置されています。

円滑な道路交通と市民生活の安全確保のため、各鉄道駅周辺に「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。

2.8 自動車

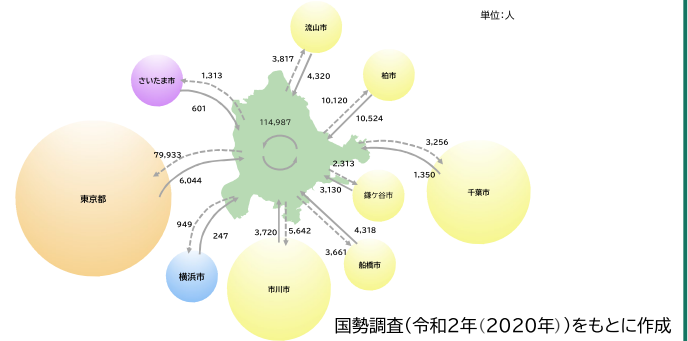
令和6年度移動意識調査では、年齢別の運転免許証保有者の返納意向をみると、70歳以上で運転免許証を「持っていたが、返納した」と回答した人が2割以上となっています。

今後高齢者が増えることで、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人が増加すると考えられます。



2.9 移動実態

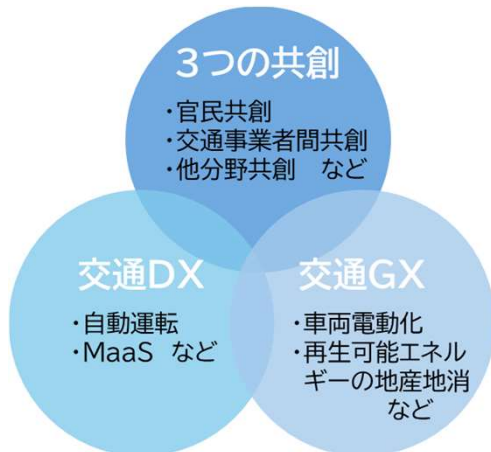
本市の通勤・通学の人の動きをみると、東京都への人の流出が最も多くなっています。また、千葉県内では特に柏市と人の行き来が多くなっています。



2.10 交通を取り巻く社会動向

地域交通のリ・デザイン

国は、「3つの共創」「交通DX」「交通GX」を柱とした地域公共交通の「リ・デザイン」(再構築)を推進しています。



ウォークブルの実現

本市は「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。

新たな技術

「MaaS(Mobility as a Service)」や「自動運転」の活用が期待されています。

ゼロカーボンの実現

本市では、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。

災害対策の推進

特に帰宅困難者への対応などが求められています。



3.1 課題

移動に関する現況を踏まえ、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。

1.公共交通の維持・確保	市民が暮らしやすく、持続的に発展していくため、将来にわたって既存の公共交通の利便性を維持・確保していくことが必要です。	3.地域の特性に即した対応	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・改善に向けた検討が必要です。
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、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、情報提供の充実、使いやすい案内体制の整備などが必要です。	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」への対応により、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の確保によるリスク軽減や、環境負荷の少ない公共交通の利用促進による持続可能な交通環境の実現が必要です。

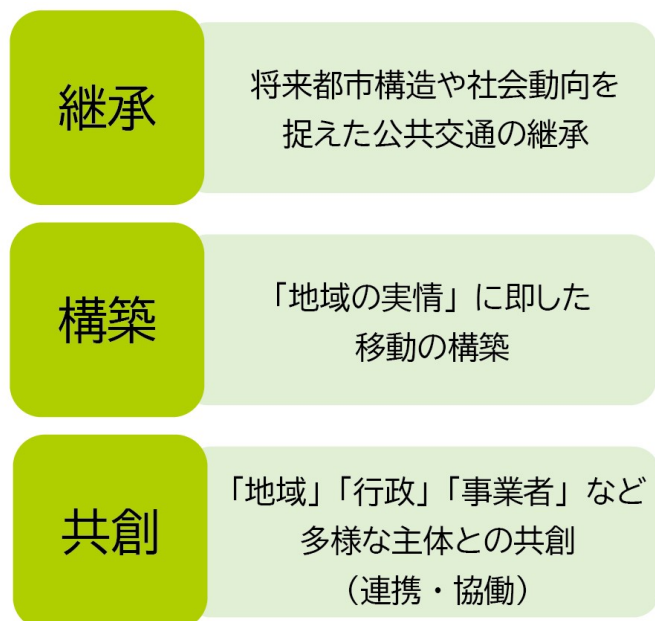
3.2 施策展開の構造図

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整理しました。



3.3 理念

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。



3.4 将来像

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。地域交通のあり方を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。

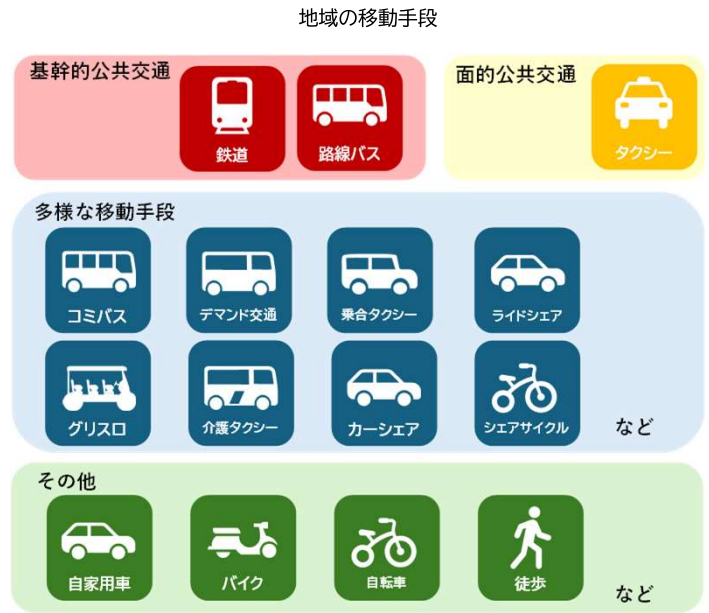


3.5 本計画における移動手段の種類

本市における移動の現況から、鉄道・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(グリスロ)、シェアサイクルのほか、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。

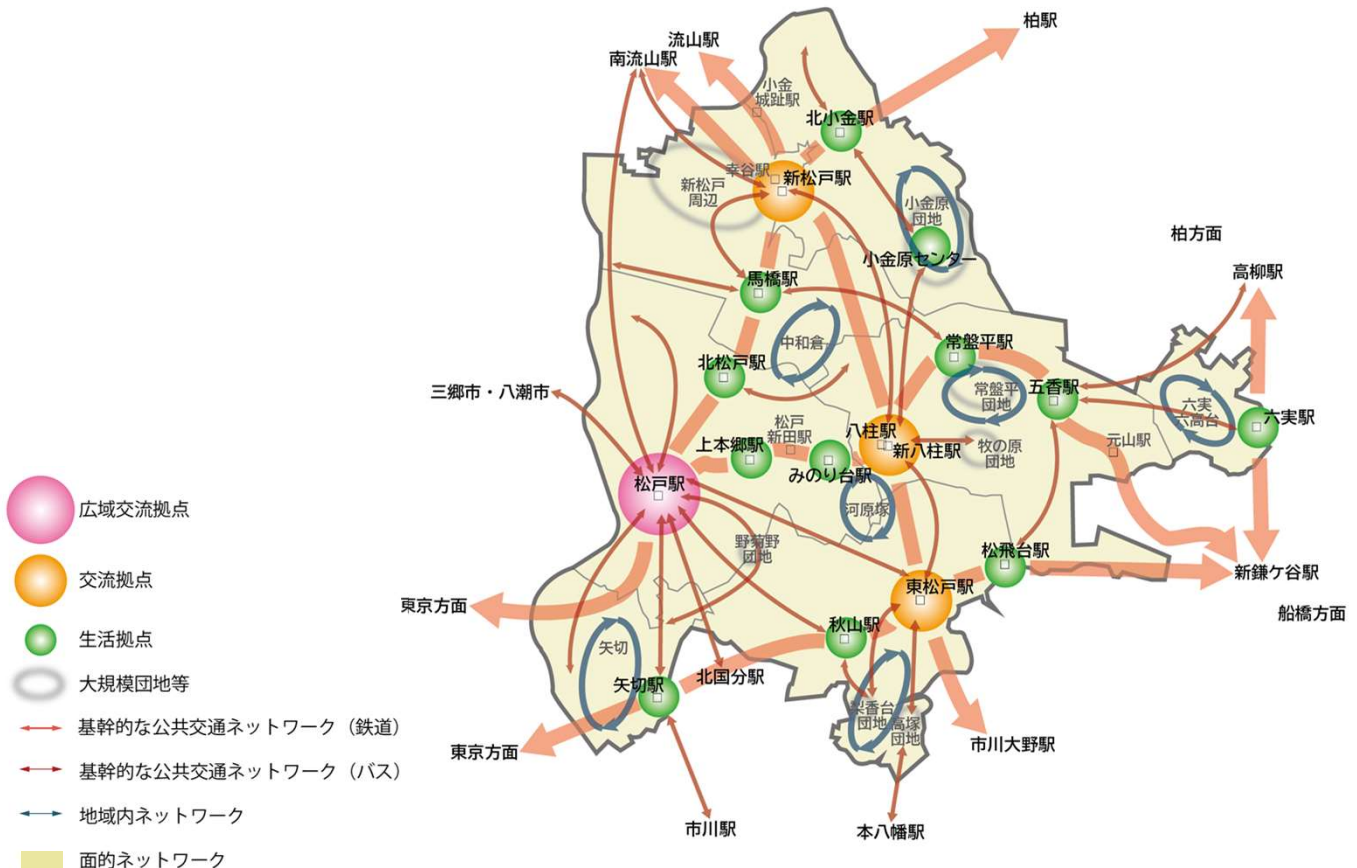
上記以外の地域の移動手段としては、自家用車や個人が保有している自転車・徒歩などがあります。



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」、その他鉄道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



4.1 取組の基本方針 4.2 施策

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つの取組の基本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。	



乗ることが、守ること

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。

本編では、松戸市お知らせキャラクター「mamamama」で市民への呼びかけを掲載しています。



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

- 松戸駅での東西通路拡幅やラチ内コンコースの拡張
- 回遊性の向上、駅舎内の移動円滑化を推進

松戸駅東西通路
完成イメージ



東日本旅客鉄道株式会社 提供

01-2: 鉄道駅の利便性・安全性向上に向けた整備

- 鉄道駅でのバリアフリーや転落防止に必要な整備の実施
- 「ホームドア整備計画」(JR東日本)期間内での設置

01-3: 鉄道駅周辺における移動円滑化の推進

- 鉄道駅周辺の主要施設までの移動円滑化を推進

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

- 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実現可能性の検討

02-2: 地下鉄8・11号線延伸の検討

- 地下鉄8・11号線の延伸実現の可能性についての調査研究

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

03-1: 定時性・速達性の向上

- 渋滞箇所の信号現示の見直しや交差点改良等について協議し、バス路線の定時性・速達性確保に向けて検討

03-2: ネットワーク再編等による路線の効率化の検討

- 効率的かつ持続可能な交通サービスを実現するため、利用実態などに応じたバス路線再編を検討

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

- バス停での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などを活用した情報提供
- バス停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の検討

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



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

05-1: タクシー乗り場の新設の検討

- 地域の実情に即したタクシー乗り場の新設を検討

05-2: タクシー利用環境の整備

- ユニバーサルデザインタクシーの利用促進
- 福祉・妊産婦・多胎児家庭などのタクシー利用助成の推進



一般社団法人
千葉県タクシー協会資料

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

- 既存のコミュニティバス(中和倉コース)の維持・改善
- 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運行の実現

06-2: 福祉の観点の移動の維持・改善

- グリーンスローモビリティ【松戸モデル】の持続的な運行の支援
- 高齢者や公共交通の利用が難しい方への移動支援の推進

グリーンスローモビリティ
活用の様子



松戸市資料

06-3: シェアサイクルの拡充と利用促進

- シェアサイクルの利用促進
- サイクルステーションの拡充

サイクルステーションの例



松戸市資料

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

- 多様な移動手段について特性の把握と整理

07-2: 地域の実情の分析

- 市内ブロック分けによる実情の分析・可視化

07-3: 新たな移動手段の導入に関する検討

- 地域の実情を踏まえた新たな移動手段の導入検討

取組 08 次世代モビリティサービスの調査・研究・導入検討

08-1: 次世代モビリティの研究

- 次世代モビリティの調査・研究を推進

08-2: 自動運転車両の導入検討

- 自動運転レベル4の社会実装に向けた計画的な導入検討
- 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検討



松戸市資料



施策5 役割の明確化

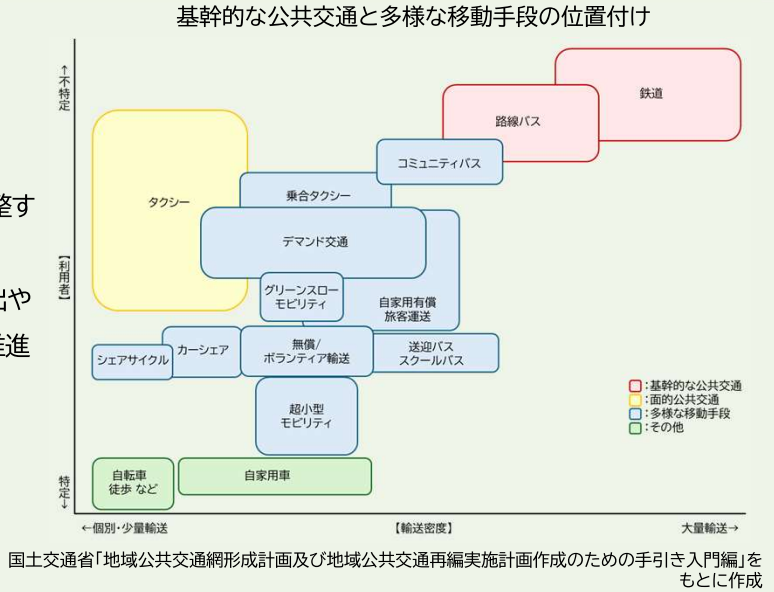
取組 09 移動手段の役割整理による連携強化

09-1: 移動手段の役割整理

- 移動手段の特徴・役割を整理

09-2: 移動手段同士の連携

- 各移動手段の運行ルートや時間帯等を適切に調整する協議の推進
- 新たな移動手段を導入する際の、相乗効果の創出や利用者の利便性向上を目指したシームレス化の推進

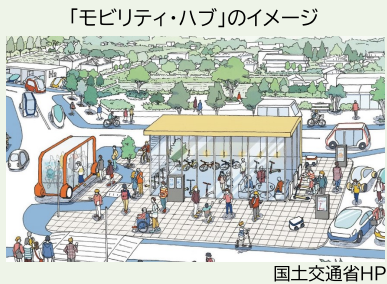


施策6 交通結節点の機能強化

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、交通結節点における公共交通の利便性と回遊性の向上
- 地域内の交通の拠点となる「モビリティ・ハブ」の検討



10-2: 乗り継ぎ利便性を高める案内環境の整備

- 拠点における案内板や交通デジタルサイネージ等の設置を推進

案内サインのイメージ



松戸市資料

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

- 鉄道駅周辺における自転車の利用実態や需要に応じた適正な駐輪場確保の検討
- 既に駐輪場が整備されている鉄道駅における、需要動向や利用状況に応じた再配置や集約化の検討

11-2: 駐輪場の利用環境の向上

- 照明のLED化や防犯カメラ設置などの防犯対策による、安全・安心な利用環境の整備
- 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向上の推進



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

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た次世代モビリティの導入やモビリティ・ハブの機能強化の検討
- 松戸駅の駅舎改良に併せた西口ペDESTリアンデッキの改良
- 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、公共サイン等の設置

松戸駅西口駅前広場の整備イメージ



松戸市HP
東日本旅客鉄道株式会社 協力

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：駅前広場と鉄道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
- 新八柱・八柱駅周辺地域：乗り継ぎ利便性や安全性の向上、バリアフリー化など、公共交通を使いやすい駅前広場の整備

12-3: 生活拠点の利便性向上に向けた検討

- 北小金駅南口：鉄道駅へのアクセスとなる歩行者空間の充実や賑わい創出の推進
- 北小金駅北口：駅前広場やアクセス道路の整備、駐輪場の集約、鉄道駅の南北往來の円滑化に向けた関係者との協議
- 常盤平駅周辺地域：常盤平団地を中心としたまちの再生に合わせた多様な移動手段の導入検討、快適な移動環境を目指した各種交通インフラの再整備

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

13-1: 歩行環境の整備に向けた検討

- 歩行者空間の確保や歩道のバリアフリー化など、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

13-2: 自転車の利用環境の整備

- 自転車利用環境(走行空間や駅周辺駐輪場)の整備

車道混在型の整備例
(松戸駅東口周辺)



松戸市資料

自転車道の整備例
(新松戸駅周辺)



松戸市資料

13-3: 放置自転車対策の継続

- 放置自転車の即時撤去などの取り組みを継続

駐輪場の整備例(新松戸駅周辺)



松戸市資料



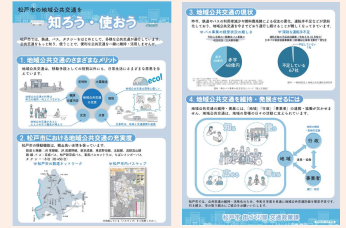
施策9 情報発信力の強化

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

- 資料や広報誌、市のホームページを活用し、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の提供
- 移動に関する支援・補助・サービスの情報発信

令和6年度に配布した広報チラシ



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

- バスの運行情報やシェアサイクルのオープンデータを活用した検索サービスの普及促進

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

15-1: 住民モビリティ・マネジメントの実施

- 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・マネジメントの推進

15-2: 小・中学校でのモビリティ・マネジメントの実施

- 市内の小・中学生を対象とした、公共交通の現状を学ぶ機会や実際に利用する機会の創出

「モビリティ・マネジメント教育のすすめ」



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」



バス車両見学の様子



交通環境学習手引書

15-3: 市民の利用体験機会の創出

- 交通事業者との連携による市民対象の利用体験イベントの実施

15-4: 心のバリアフリーの推進

- 多様な立場や事情を持つ人々への理解を深める
駅構内や車内での啓発や周知活動の推進

「声かけ・サポート」運動の推進



「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



神戸市HP



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

16-1:協議会を活用した協議・調整

- 協議会等を活用した円滑な取り組みの推進

16-2:近隣自治体との連携・協議

- 近隣自治体との広域的な連携・協働の検討

16-3:災害時等の連携体制の構築

- 災害時の連携体制の継続推進

16-4:乗務員不足への対応における連携体制の強化

- 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た、合同説明会や合同研修会などの実施検討

16-5:様々な人材の参画

- 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た取り組みの推進

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

- 1人あたりのCO₂排出量が抑制できる公共交通の積極的な利用の促進

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

- 環境に配慮した車両の導入を支援する制度の検討

17-3:公共交通車両のEV化・FCV化の検討

- 公共交通における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の推進

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

18-1:交通を中心とした生活基盤の整備

- 交通DX（交通分野のデジタル・トランスフォーメーション）の推進
- MaaS (Mobility as a Service)の研究

MaaSのイメージ



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

- 多様な移動手段の導入に関する手引きの策定

19-2:新たな手引きの活用

- 地域、事業者、行政が共通認識を持ち、連携・協働して交通課題に取り組むための基盤としての手引きの活用



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)
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)
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)
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
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)
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% (2.2%増加)
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)

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。

計画期間中の評価・検証・推進体制

